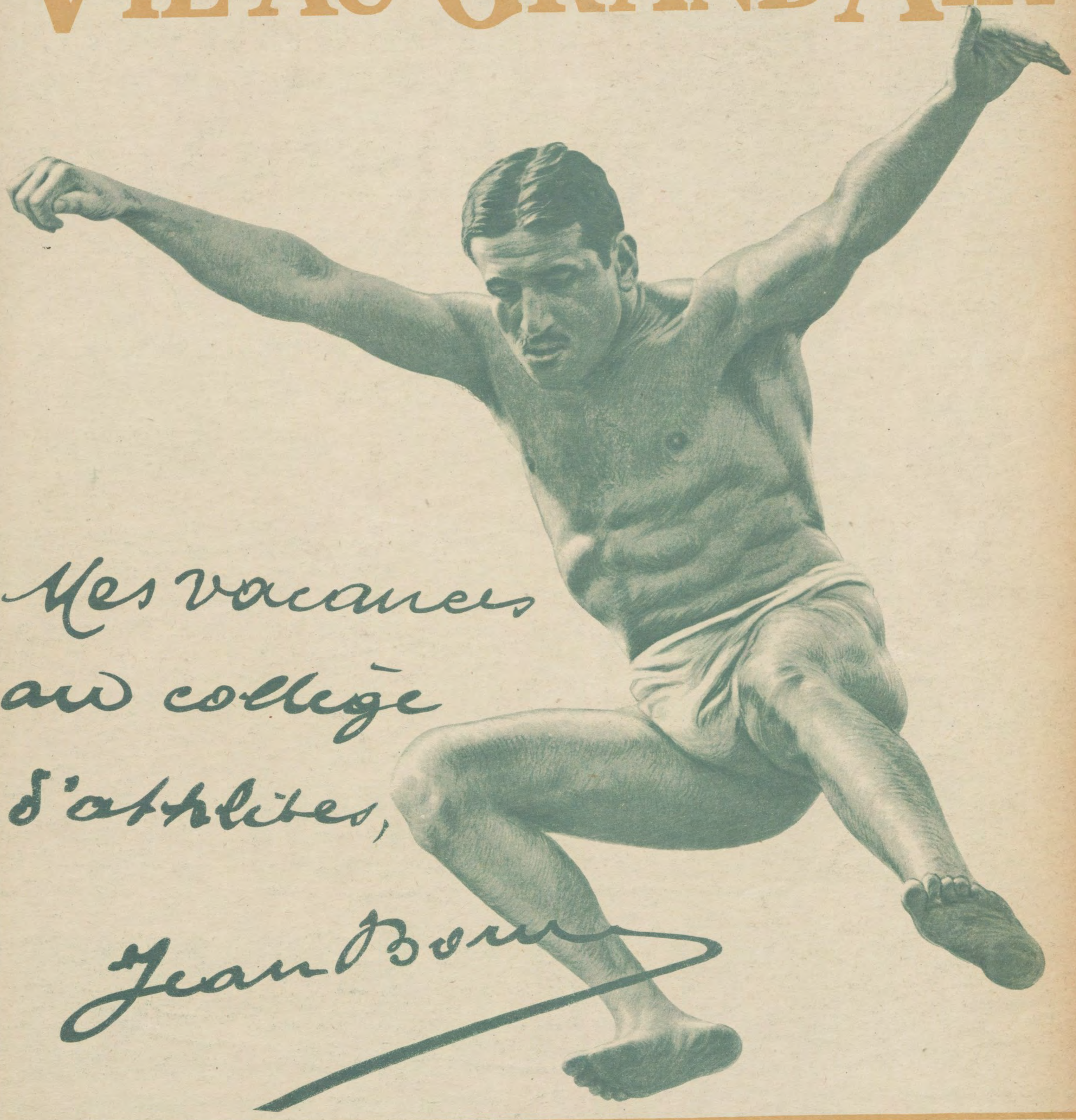
16e Année. — N° 792 | Le numéro : 50 centimes — EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70 | 22 Novembre 1913. — Tous les Samedis

DANS CE NUMÉRO, UN HORS-TEXTE : MARCEL BERTHET.

VIE AU GRAND AIR



(VOIR L'ARTICLE DE JEAN BOUIN, page 997.)

PIERRE LAFITTE & Cie

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

LES NOUVELLES PRIMES D'EXCELSIOR
A SES ABONNÉS D'UN AN

1° GRAVURES D'ART

Tirage bistre gradué en platino-gravure, sur papier de luxe à grandes marges.

LA MUSIQUE, de HILAIRE
le peintre paysagiste exquis de la fin du XVIII[e] siècle.

LA TOILETTE, de PATER
dont les œuvres dans la manière de Watteau sont aujourd'hui très recherchées.

2° LE CARNET MULTIPRIMES

Troisième édition, considérablement augmentée, comprenant :

Une Police d'Assurance individuelle d'un an contre les accidents de voyage, de chasse, de pêche, à la Compagnie d'Assurances Générales contre les accidents et le vol, 87, rue Richelieu, Paris;

DOUZE BONS pour des épreuves photographiques de sujets parus en gravures dans *Excelsior* ;

DEUX BONS de réduction de 50 o/o sur le prix des *Petites Annonces d' « Excelsior »* ;

HUIT BONS de réduction ou de déclassement sur le prix des places des tournées Baret, aux Théâtres Femina, Cluny, Déjazet, Grévin, Tour Eiffel, le cinéma Gaumont-Palace et divers cinématographes Pathé frères, etc., etc., et dans de nombreux théâtres et cinémas de Province ;

UNE PHOTOGRAPHIE en couleurs encadrée (Photographie d'Art Femina) au prix spécial de *dix francs* ;

TRENTE BONS de réduction sur les achats dans un grand nombre d'importantes maisons de Paris et des Départements ;

QUATRE BONS de réductions proportionnelles pour les excursions privées et de famille ;

DES RÉDUCTIONS sur le prix du traitement dans de nombreuses stations thermales et sur les prix de séjour dans de grands hôtels de Paris, en Province et à l'Etranger.

3° DES AVANTAGES SPÉCIAUX

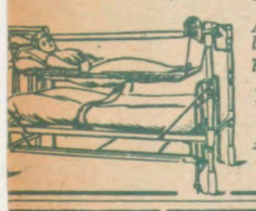
Tels que : Invitations aux Cinq à Sept d'EXCELSIOR. — (Demander le Prospectus détaillé.)

LES FRUITS CONFITS
TRUFFES CHOCOLAT
BONBONS "LE SUCCÈS"
ET AUTRES SPÉCIALITÉS RENOMMÉES DE
JOSEPH NÈGRE
GRASSE & CANNES
(ALPES Mmes)

CONSTITUENT LE CADEAU LE PLUS ÉLÉGANT ET LE PLUS APPRÉCIÉ

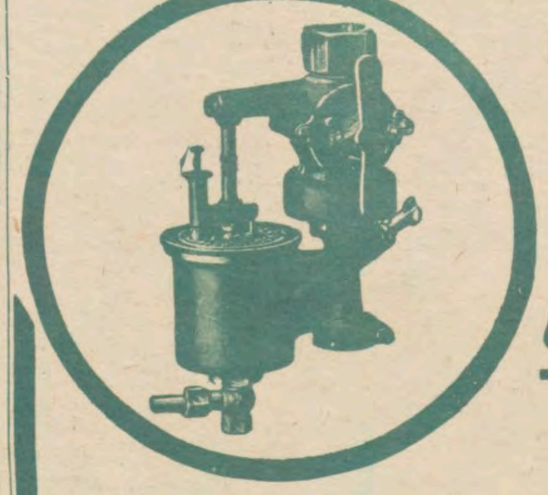
CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE

T MÉCANIQUE **DUPONT**



Appareil pour soulever les malades, s'adaptant à tous lits, pour fractures, phlébites, etc.

10, rue Hautefeuille, PARIS (VI[e])
TÉLÉPHONE : 818-67
Catalogue franco



"LE JARNAC"
DONNE UNE
CARBURATION
IDÉALE

CATALOGUE 113 FRANCO

58, RUE DES PLANTES, PARIS - TÉLÉPHONE: SAXE 16-28

OFFICIERS MINISTÉRIELS

A louer grand terrain de 3.142 mètres avec constructions à Paris **B[D] DE REUILLY, 22 et 24**
S'adr. à M[e] MOREAU, not. à Paris, 76, r. St-Lazare.

HOTEL particulier à Paris **AV**enue **MARCEAU**
49. Cont. 256 m. 42. Mise à prix : 275.000 francs. Adj. Ch. Not., Paris, 2 décembre 1913. S'adresser à M[e] CONSTANTIN, not., 9, rue Boissy-d'Anglas.

Vente au Palais de Justice, le 29 novembre 1913, à deux heures : Vaste immeuble à Paris.
BOULEVARD DE MENILMONTANT
51, 53, 55, 57 et passage René. Contenance : 7.652 mètres 19 centimètres. Mise à prix : 700.000 francs. S'adresser à M[e] PAUL JARDOT, avoué à Paris, et à l'Administration des Domaines à Paris, 9, rue de la Banque.

(Voir la suite page V.)

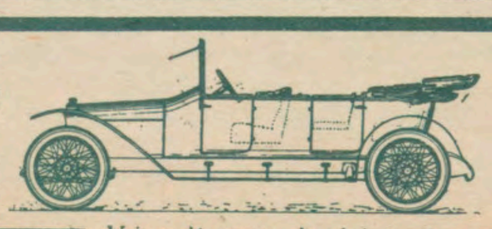
LES SIÈGES (pour Automobiles) "PULLMAN" sièges et dossiers supprimant les chocs
ne se trouvent que chez LAMPLUGH Carrossier 7, Rue Ernest Cognacq, LEVALLOIS.

HUPALI

ougie Standard

Boyaux cousus inusables
VENTE EN GROS
L. BEAUGRAND
34, rue Louis-Blanc, 34 - Courbevoie
Agents demandés partout

DOUBLE CONDUITE INTÉRIEURE
Torpédo avec Glaces
Formant voiture découverte ou fermée à volonté
MOZEYKO 17, rue de Cormeille à LEVALLOIS-PERRET



Voiture découverte, glace baissée.

MANUFACTURE FRANÇAISE DE
CORNETS AVERTISSEURS
pour Cycles et Autos. ¶ Grelots. Clochettes, Cale-Pieds. Pompes à Manomètres. et autres Nouveaux Modèles de Cornets **L'Autophone**
¶ Donnant un son extraordinairement puissant
¶ *Le demander dans toutes les Maisons de gros* – **F. BERTON.** Marque déposée.

16e Année. — N° 792 | Le Numéro : **50** Centimes. EUROPE : 0 FR. 60 : AUTRES PAYS : 0 FR. 70 | 22 Novembre 1913. — Tous les Samedis.

VIE AU GRAND AIR

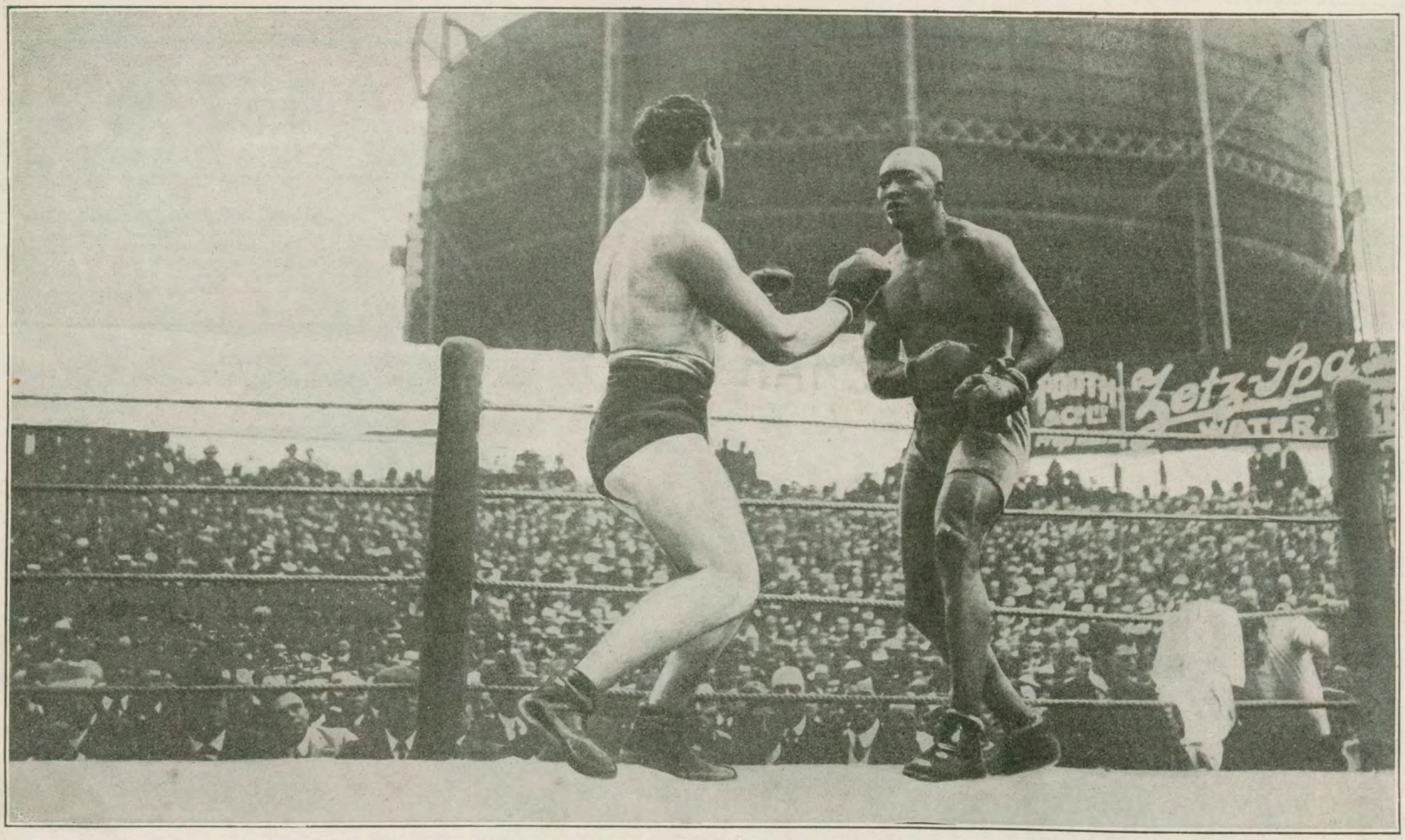
ABONNEMENTS :
France.. .. .. 28 francs.
Étranger. .. .. 32 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, EDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes
Liste des primes envoyée franco sur demande.

Mme PALLIER, DÉTENTRICE DE LA COUPE " FEMINA "

Le 10 novembre, à Mourmelon, Mme Pallier, l'excellents aviatrice, a remporté la Coupe " Femina " pour l'année 1913, couvrant 280 kilomètres en 3 h. 40 m. (Biplan Astra-Nieuport, moteur Renault) *L'ancien record était détenu par Mlle Hélène Dutrieu qui, en 1911, avait volé 254 kilomètres.*



LE MATCH JACK JOHNSON-TOMMY BURNS

C'est au cours de ce combat, disputé en 1906, que Jack Johnson s'attribua le titre de champion du monde des poids lourds. Depuis cette époque, il a fourni trois matches : contre Stanley Ketchell, Jeffries et Jim Flynn. C'est vraiment peu, aussi l'a-t-on destitué de son titre glorieux, mais peu fatigant à porter.

L'ANARCHIE DANS LA BOXE

PAR JACQUES MORTANE

Peu de sports sont plus anarchiques que la boxe. La liste des champions du monde, qui devrait être continuellement tenue à jour d'une façon précise et méthodique, montre avec quel dédain ceux qui sont chargés de régir le noble art s'occupent de la question.

Un exemple : voici à l'heure actuelle la liste des champions officiels :

Poids mouches : Ladbury (Angleterre).

Poids coqs : Johnny Coulon (Amérique).

Poids plumes : Johnny Kilbane (Amérique).

Poids légers : Willie Ritchie (Amérique).

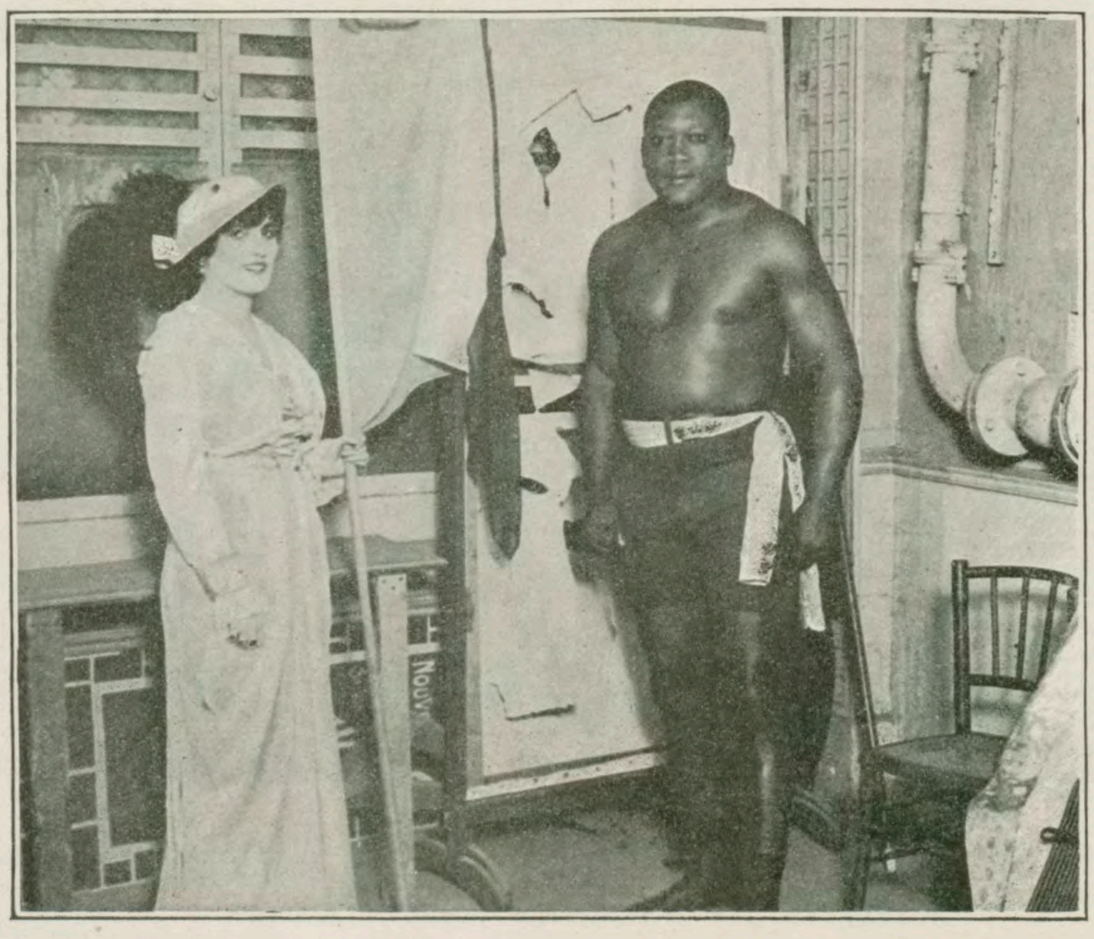
Poids mi-moyens : Titre vacant.

Poids moyens : Frank Klaus (Amérique).

Poids mi-lourds : Sam Langford (Amérique).

Poids lourds : Titre vacant.

Pourquoi des titres vacants ? Devrait-il y en avoir dans un sport qui se targue d'être sérieux ? Dès qu'une catégorie reste sans champion, il faudrait immédiatement trouver deux prétendants qui disputeraient le titre. Pas du tout, et, depuis cinq ans, il n'y a pas de champion du monde de poids mi-moyens, ce qui permet à vingt-cinq boxeurs de cette catégorie de se déclarer pompeusement détenteurs du titre. De plus, le champion du monde des poids mouches n'est pas champion mondial, mais champion d'Angleterre, l'Amérique ne reconnaissant pas cette catégorie. Enfin, même si demain Carpentier triomphait de Sam Langford, il serait considéré en France, et peut-être en Angleterre, comme champion du monde des poids mi-lourds, mais l'Amérique n'admettrait pas le titre. Et pourtant, il existe une Fédération internationale, mais cette étiquette brillante ne répond pas assez à l'œuvre qui devrait être poursuivie. Les uns ne veulent pas adhérer, les autres se font remplacer par des managers. La boxe est un sport qui, si l'on n'y prend garde, déclinera comme la lutte par l'abondance des champions. N'est-il pas odieusement ridicule de voir organiser un championnat du monde de catch as catch can auquel ne participe pas le seul homme qui puisse porter sans rougir le titre officiel, l'Américain Frank Gotch ? C'est à nous, journalistes, à faire l'instruction du public et non pas à colporter ces fraudes sportives. A vouloir toujours exagérer la portée des matches, nous arrivons à faire de la mauvaise besogne et à aller à l'encontre du but que nous poursuivons : le sport honnête et loyal. Lorsque le spectateur s'apercevra qu'il a été trompé une fois, il croira que toujours on s'est moqué de lui.



JACK JOHNSON AU MUSIC-HALL, DANS SA LOGE

Jack Johnson, en fait de boxe, préfère s'exhiber dans les music-halls et termine son numéro par un tango dansé avec sa femme.

ON TROMPE LE PUBLIC

Oui, je connais la réponse : « La boxe est un sport de spec-

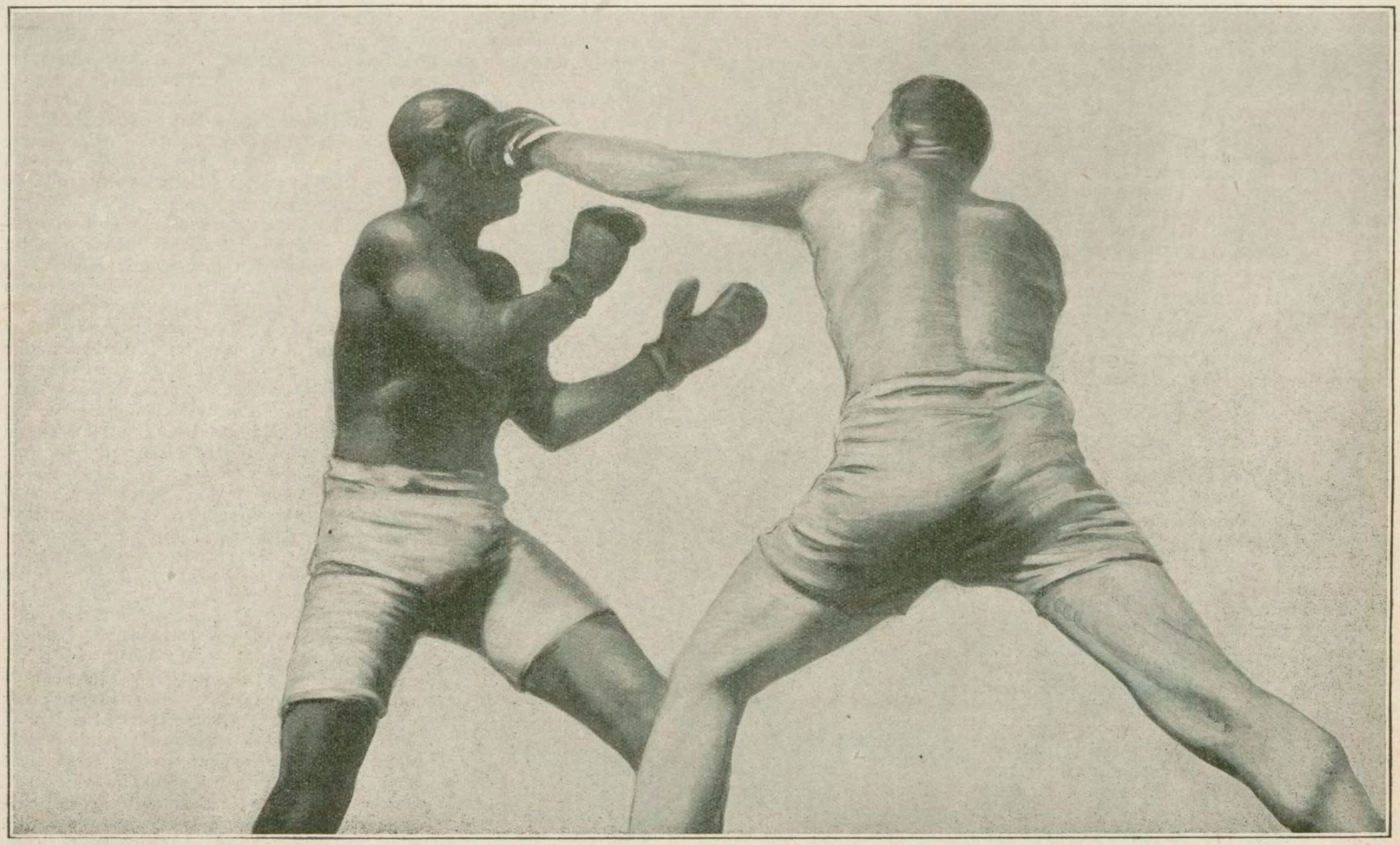
tacle ! » Mais est-ce pour cette raison que nous devons la laisser frelater? Au contraire, c'est par les sports de spectacle que l'on arrive à faire le plus noble apostolat. C'est par eux que la multitude apprécie la beauté de l'effort. Les parodies aussi sont du spectacle. Est-ce pour cette raison qu'on laissera maquiller des records et présenter sur des rings des hommes qui volent l'état civil de véritables pugilistes ? Laissons ces procédés à la lutte. Des organisateurs sans scrupule ont tuée ce beau sport. Il ne faut pas que pareil sort arrive à la boxe. Et le lecteur ne peut s'empêcher de considérer qu'on le trompe lorsqu'il voit une liste de champions amputée de deux titres. Il espère qu'à la suite de cette énumération, les pontifes auront ajouté: « Les championnats des poids mi-moyens et lourds sont vacants et les titres vont être immédiatement mis en jeu. Les hommes qui pourront faire valoir leurs droits dans la première catégorie sont les boxeurs X., Y., Z., etc... et dans la seconde les boxeurs A., B., C., etc... Un ou des matches seront organisés pour obtenir la sélection et seront disputés pour la meilleure bourse offerte, avant telle date. » De cette façon, nous serions sûrs d'avoir toujours une liste impeccable, car être champion du monde constitue un laurier que tout pugiliste convoite ardemment. Tant que les dirigeants de la boxe n'auront pas agi de cette façon et ne se seront pas mis d'accord, nous ne pourrons pas prendre au sérieux le sport cependant le plus passionnant et le plus émouvant.

Que diriez-vous, si, dans le cyclisme, on vous déclarait un jour : « Un champion du monde de vitesse ? Nous n'en avons pas cette année ! » Vous trouveriez qu'on se moque de vous; vous auriez raison. Or, en boxe, depuis cinq ans, nous n'avons pas de champion mi-moyen et, depuis quelques semaines, nous ne possédons plus de champion poids lourd. Depuis les origines de ce sport, on n'avait pas enregistré pareille gabegie. Jack Johnson n'est plus digne du titre : parfait ; il ne voulait jamais combattre, très bien, mais enfin il faudrait le remplacer en le mettant au pied du mur et en l'obligeant à combattre. S'il refuse, qu'on lui retire son titre, mais on n'a pas le droit de le faire d'un trait de plume. Son successeur sera bien prétentieux s'il se croit digne de l'épithète de champion. Et comme en Amérique on fait, à cause de Johnson d'ailleurs, la guerre aux boxeurs nègres, on ne peut tout de même pas organiser un championnat du monde entre Marthuin et Hubert Roc ! Si Joë Jeannette rencontre Sam Langford, à Paris, les compétences d'Outre-Atlantique ne reconnaîtront pas la validité du titre du vainqueur. Alors ! Que faire ? Quel curieux et lamentable labyrinthe ! D'autant plus qu'il est impossible de donner un remède, d'indiquer un moyen ! Il n'y en a pas ! Que voulez-vous faire contre la mauvaise volonté et le chauvinisme des uns, l'ignorance et l'incohérence des autres ?

SAM LANGFORD
Champion du monde des poids mi-lourds et candidat au titre des poids lourds.

DES DISQUALIFICATIONS QUI N'EN SONT PAS !

Et si demain l'idée vient à un organisateur de faire combattre Jack Johnson, qu'adviendra-t-il ? Johnson est disqualifié, l'impresario devrait l'être également. Mais s'il est disqualifié, il continuera son métier comme si de rien n'était, comme le manager Coste en cyclisme; car il faut remarquer que les pénalités n'atteignent jamais que les faibles. Les forts s'en soucient peu et personne ne songe à les rappeler à l'ordre. Lorsque Billy Papke est venu en France, l'année dernière, la Fédération américaine lui avait retiré sa licence. On se demanda s'il allait boxer, ce qu'il n'aurait pas dû faire; si le règlement avait été appliqué. On hésita, on parlementa, on décida qu'il ne ferait qu'un match, un tout petit match de rien du tout. Personne



LE MATCH JEFFRIES-JACK JOHNSON
L'un des rares combats fournis par Jack Johnson depuis qu'il s'est attribué le titre de champion du monde des poids lourds. Il fut opposé au vieux Jeffries et remporta une victoire facile qui n'étonna que les Américains, chauvins et ennemis de la race noire.

ne dit mot : Billy Papke rencontra Frank Klaus, Bernard et Carpentier. Ce tout petit match se changea en trois grands combats ! Donc, la France n'avait pas tenu ses engagements vis-à-vis de l'Amérique. Mais ce qui est encore plus comique, c'est qu'en Amérique, notre bon Billy Papke se remit à boxer. Et ce fut l'Etat de New-York qui fut ridiculisé par les autres Etats !

Quel beau sport pour ceux qui en vivent, vraiment ! Quelles que soient les pénalités et les organisations, le voisin sera toujours heureux d'ouvrir sa porte à ceux que le concurrent boycotte !

Mais le spectateur n'admet pas ces procédés. Il demande à ce qu'on ne se moque pas de lui ! Il veut du sport sincère, loyal ! Peu lui importe que les uns veuillent faire du tort aux autres, que ceux-ci ignorent les règlements, que ceux-là ne les appliquent pas. Ce qu'il désire, c'est savoir quels sont les champions ! Dès qu'un Américain quelconque se fait battre, il en est tout de suite une dizaine qui écrivent aux journaux pour revendiquer le titre. Car il est à remarquer que la boxe est le sport où les pugilistes passent beaucoup plus de temps à écrire aux journaux qu'à combattre. Evidemment on ne peut pas tout faire !

Problème : Frank Klaus se fait knock-outer par Georges Chip d'abord et par Jack Dillon ensuite. Solution : Jeff Smith, champion du monde. Je ne ris pas ! Suivez mon raisonnement : à la suite de ces deux défaites du champion du monde des poids moyens, le manager de Jeff Smith a saisi la balle au bond : « Jeff Smith, a-t-il déclaré, a battu jadis George Chip et j'ai souvenance qu'il a dû faire subir le même sort à Jack Dillon, par conséquent il est meilleur que George Chip et que Jack Dillon, par conséquent s'il n'a pas knock-outé Frank Klaus c'est qu'il ne l'a pas rencontré, par conséquent il est champion du monde. » Et ce n'est pas plus difficile que ça ! Avouez que dans un sport qui se respecte, des procédés aussi enfantins, car ceux-ci ne sont fort heureusement pas dangereux, ne devraient pas être admis. Pourquoi ne déclarerais-je pas que je suis champion du monde des poids lourds, sous prétexte qu'un jour Jack Johnson a failli m'écraser en automobile, et que je lui ai fait dresser contravention par un agent ? Il était bien knock-out en cette circonstance ! Oui, mais l'agent pourrait revendiquer le titre également, et j'aime autant ne pas défier un représentant de l'autorité. C'est triste : on aurait peut-être reconnu mes droits et dame, si je n'avais pas boxé plus souvent que le nègre on aurait pu me prendre pour un pugiliste de grande classe, du moment que je l'aurais affirmé dans les journaux !

Et les matches sans décision ? Ces hypocrisies américaines qui ne font que des heureux, chaque boxeur prétendant qu'il a triomphé de loin ! Que de bruits mensongers, que d'affirmations inexactes nous valent ces mascarades ! Chaque fois qu'un Américain arrive en France, il nous apporte toute la liste de ses combats sans décision et au lieu du « No dc » des annuaires de là-bas, inscrit simplement un « W » qui fait croire qu'il a triomphé.

LES TRAITEURS DE BLANCS

Non, nous ne tenons pas assez au courant le public des véritables records des boxeurs d'Outre-Atlantique. Nous-mêmes, nous laissons prendre souvent aux discours persuasifs de certains managers. Les organisateurs également pensent avoir confiance et, dès le premier match, se rendent compte qu'ils ont été trompés. Nous en avons vu de ces pugilistes qui devaient tout dévorer, qui furent odieusement battus dès leurs débuts par des Français d'une classe tout à fait ordinaire. Pourquoi ? Parce que les impresarii avaient été escroqués par le manager ! C'est que le temps est passé où l'on pouvait jouer avec nos hommes : ils savent se défendre maintenant ! Jusqu'ici, le voyage en France n'était pas une entreprise sportive, mais une affaire : des hommes peu consciencieux prenaient avec eux un boxeur de valeur et complétaient leur troupe avec trois ou quatre pauvres novices auxquels ils ne donnaient que quelques francs et qu'ils faisaient combattre. Tant mieux s'ils faisaient bonne figure, tant pis s'ils étaient battus : en hâte, ils les réexpédiaient en Amérique sur un bateau d'émigrants. Lamentables petits boys, venus pour conquérir Paris, qui n'ont connu que la souffrance et perdu quelques illusions ! Oui, mais à leur retour, ils ne cachent pas le procédé. Ils le colportent et l'année suivante il est encore plus difficile de trouver des hommes pour les emmener en France : ceux qui se laissent faire n'ont aucune valeur et la même comédie est rejouée. C'est surtout nous qui sommes joués ! Ah ! que d'histoires navrantes, je pourrais raconter sur ces marchés avilissants, sur l'existence de ces épaves du ring, sur les procédés de certains traiteurs de blancs ! Et comme leur récit empêcherait — est-ce bien sûr ? — nombre de jeunes faubouriens de s'élancer à la poursuite de la gloire du pugilisme pour tâcher de devenir des Carpentier. Pour un qui réussit, combien végètent, qui possédaient un bon métier, qu'ils ne veulent plus reprendre parce qu'ils se croyaient devenus des « messieurs ». Il en est qui ont une seconde de popularité : ils portent gauchement un smoking, semblent étriqués dans des chaussettes de soie et des vernis qu'ils exhibent avec ostentation, ne reconnaissent plus leurs compagnons de jadis. Certains les envient. Mais que deviendront-ils, ces braves petits qui auraient pu se faire une vie heureuse et dont l'appât du gain, l'écho des acclamations ne feront que des dévoyés ou des êtres minables parce qu'ils n'auront pu prendre leur part du gâteau qu'ils croyaient si facile d'atteindre ? Oui, que deviendront-ils ?

JACQUES MORTANE.

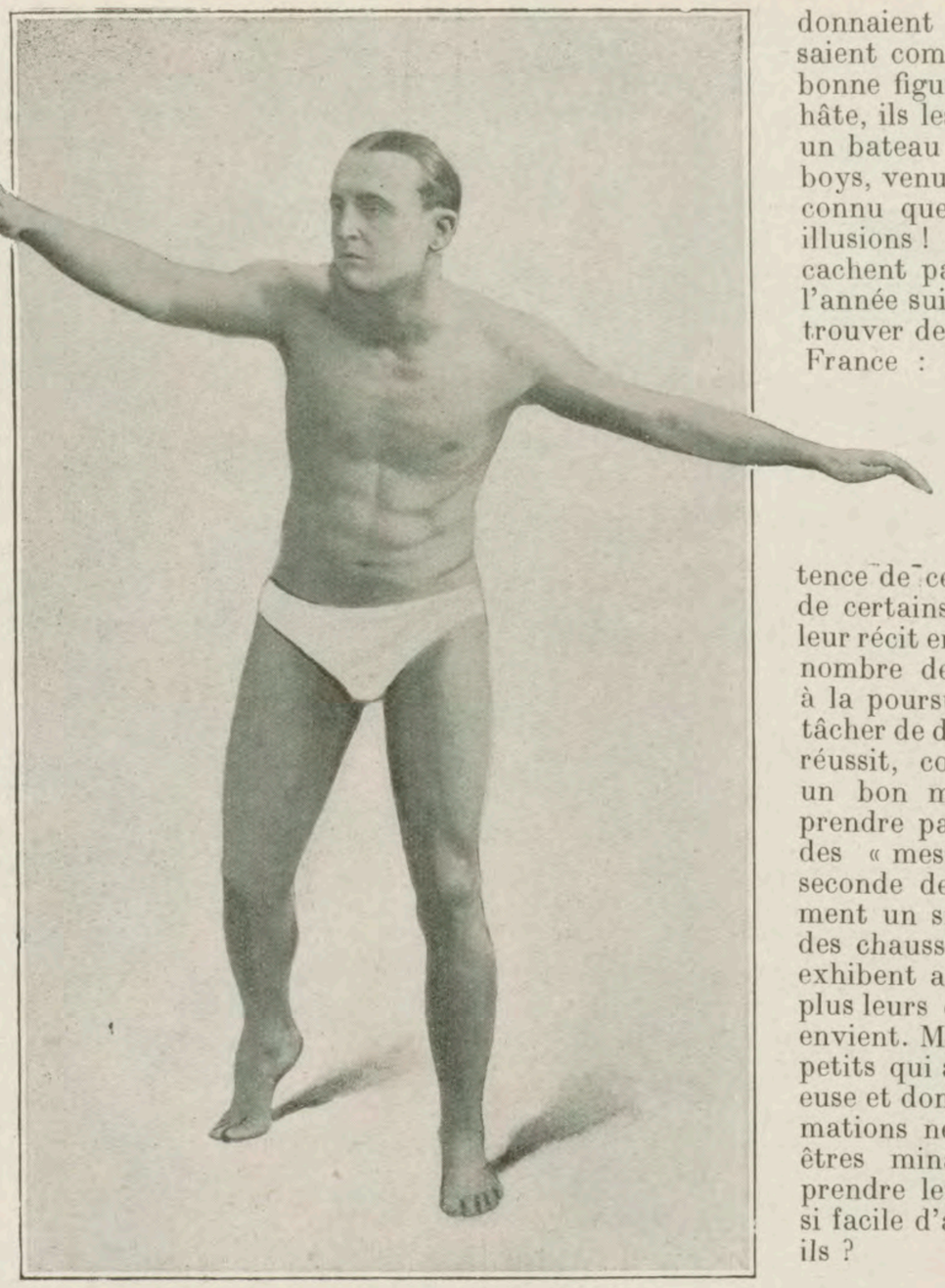
P.-S. — Il ne faut pas que ces querelles nauséabondes de fédérations, anarchie, pugilistes et managers nous fassent oublier les grandes rencontres. Samedi dernier, à Luna-Park, Jeff Smith que Carpentier avait eu tant de mal à battre était opposé au Français Bernard. Le match fut magnifique quoiqu'avaient pu penser quelques philistins inutiles qui trouvaient spirituel de siffler à certains moments pour avouer plus ouvertement leur incompétence et leur grossièreté.

Ce fut un combat de deux scientifiques se méfiant l'un de l'autre. Certes nous ne vîmes point des nez ouverts, des yeux crevés, des dents répandues sur le ring, des flots de sang et autres spectacles qui semblent amuser et distraire une certaine catégorie de spectateurs.

Jeff Smith qui avait une main blessée restait sur la défensive pendant la plus longue partie du match, mais accomplissait néanmoins un travail prodigieusement adroit, prouvant une science que nous avions toujours reconnue à l'excellent poids moyen qu'est cet Américain. De son côté, Bernard fut meilleur encore que ses plus chauds partisants n'osaient l'espérer. Par sa puissance et sa précision, il parvint même à s'assurer souvent l'avantage. Mais progressivement, Jeff Smith revenait vers la fin, produisant un effort très remarquable. Au dix-septième round, c'était le match nul le plus net qu'on puisse admirer. Les trois dernières reprises allaient décider de la victoire. A ce moment, le style de Bernard se désunissait quelque peu. Le Français était fatigué sensiblement. Jeff Smith en profitait pour recourir à ses dernières ressources et ce n'est que dans les dernières minutes qu'il arrachait à son rival un triomphe qui, si longtemps, avait semblé hésitant.

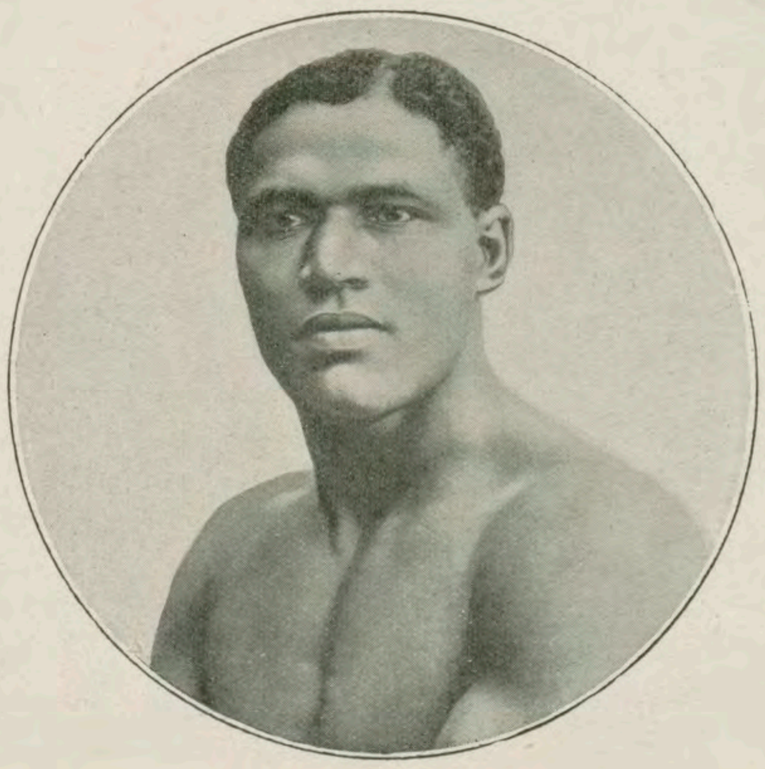
Si Bernard fit moins bien que Carpentier vis-à-vis de Jeff Smith, il sort néanmoins grandi de ce combat, le plus beau de sa carrière. Et aussitôt la question se pose : que ferait Bernard contre Carpentier ? A en juger par le match de samedi, quoique cela semble curieux, Bernard n'est pas loin du glorieux Français, mais quelle différence existe entre eux ? Il est difficile de le dire ; le mieux serait d'opposer les deux hommes en une rencontre comptant pour le titre de champion de France toutes catégories. Et je crois que ce serait un grand succès.

J. M.



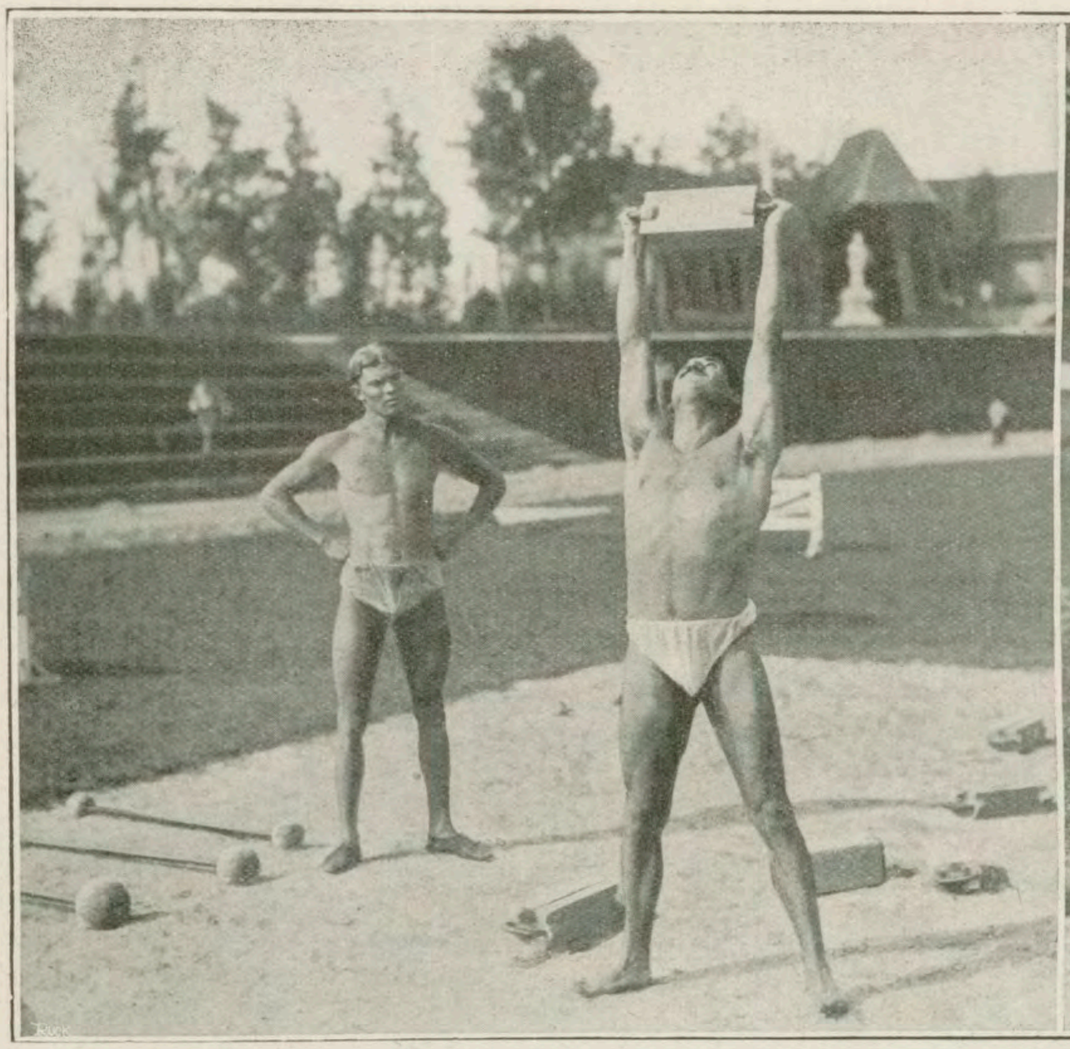
MAX ABBAT

Le professeur de culture physique, Max Abbat, boxa à Genève, contre Carpentier, sous le nom de Jim Lancaster.



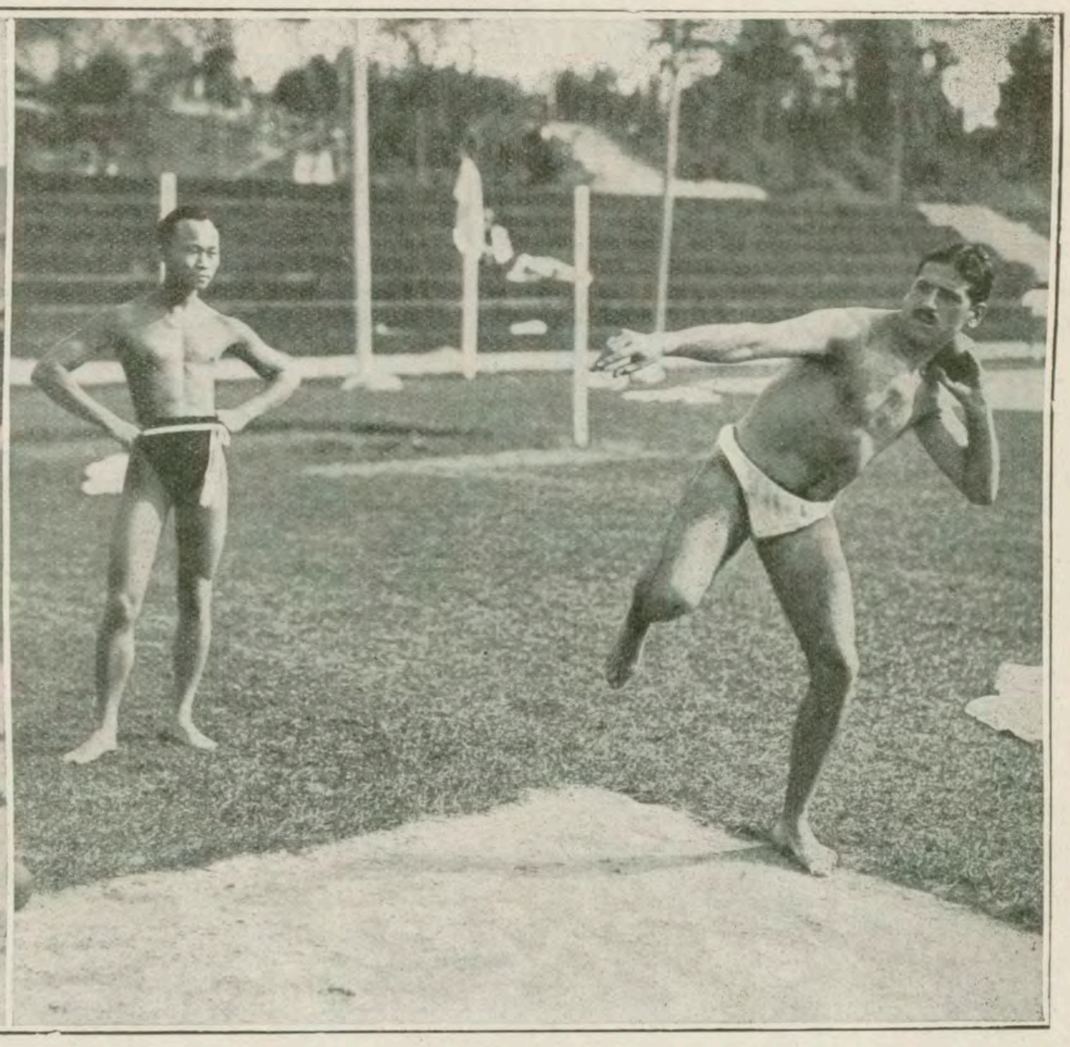
JOË JEANNETTE

Le seul qui, avec Sam Langford, puisse actuellement prétendre au titre abandonné par Jack Johnson.



JEAN BOUIN LÈVE LA GUEUSE

Jean Bouin a voulu suivre avec exactitude et conscience tout le travail du Collège d'Athlètes pour se faire une opinion sincère.



BOUIN LANCE LE POIDS

Jean Bouin, dont l'article intéressera tous nos lecteurs, aurait pu, au bout de quelques jours, faire avec succès toutes les épreuves de l'athlète complet.

MES VACANCES AU COLLÈGE D'ATHLÈTES

PAR JEAN BOUIN

Le 20 septembre, je recevais du marquis de Polignac une invitation à venir disputer un 3.000 mètres handicap, au cours de la visite du président de la République, au Collège d'Athlètes.

Venant de différer, à la suite de diverses circonstances, mon voyage en Amérique, je décidais d'employer la liberté qui m'était octroyée par ce forfait inattendu, à passer trente jours à l'école athlétique.

Une dépêche, suivie d'une réponse aimable m'offrant l'hospitalité, et quarante-huit heures après, c'est-à-dire le 22 septembre, je prenais le train à destination de la vieille cité rémoise. Je fus reçu à mon arrivée par le mécène sportif créateur du Collège et, après quelques mots échangés, je filais dans une rapide auto vers le parc Pommery dans lequel est installé, on le sait, cette école de Renaissance physique.

Je connaissais déjà la beauté du parc, pour être venu l'année dernière participer à la réunion qui opposa les meilleurs d'entre les champions français aux célébrités américaines, retour de Stockholm, et je n'aurais jamais cru pouvoir me trouver en présence d'une seconde installation plus luxeuse que la première et destinée au Collège d'Athlètes.

Je fus tout de suite conquis et j'augurai bien de mon séjour. Une cinquantaine d'élèves s'y trouvaient, possédant pour tout vêtement un *slip*. La peau bronzée par le grand air et le soleil, ils étaient couchés sur des péplums, étendus le long des pentes gazonnées qui entourent le stade moderne. Certains s'exerçaient à lancer le disque, le poids et le javelot ; d'autres couraient, sautaient, ou grimpaient au portique de 17 mètres. Continuant ma visite, je ne pus contenir mon admiration devant la superbe piscine à l'eau si claire, d'une profondeur permettant toutes les séries de plongeons, et où, moniteurs et élèves n'ont pas hésité à détruire la vieille légende de la congestion, en se baignant à n'importe quelle heure et quelle que soit la température du corps et de l'atmosphère. Je restai à déjeuner au Collège, tant j'avais hâte de commencer cette vie naturelle, ou plutôt de la continuer, car depuis plusieurs années, je m'efforce de la mener aussi complètement que possible.

LE CATCH AS CATCH CAN

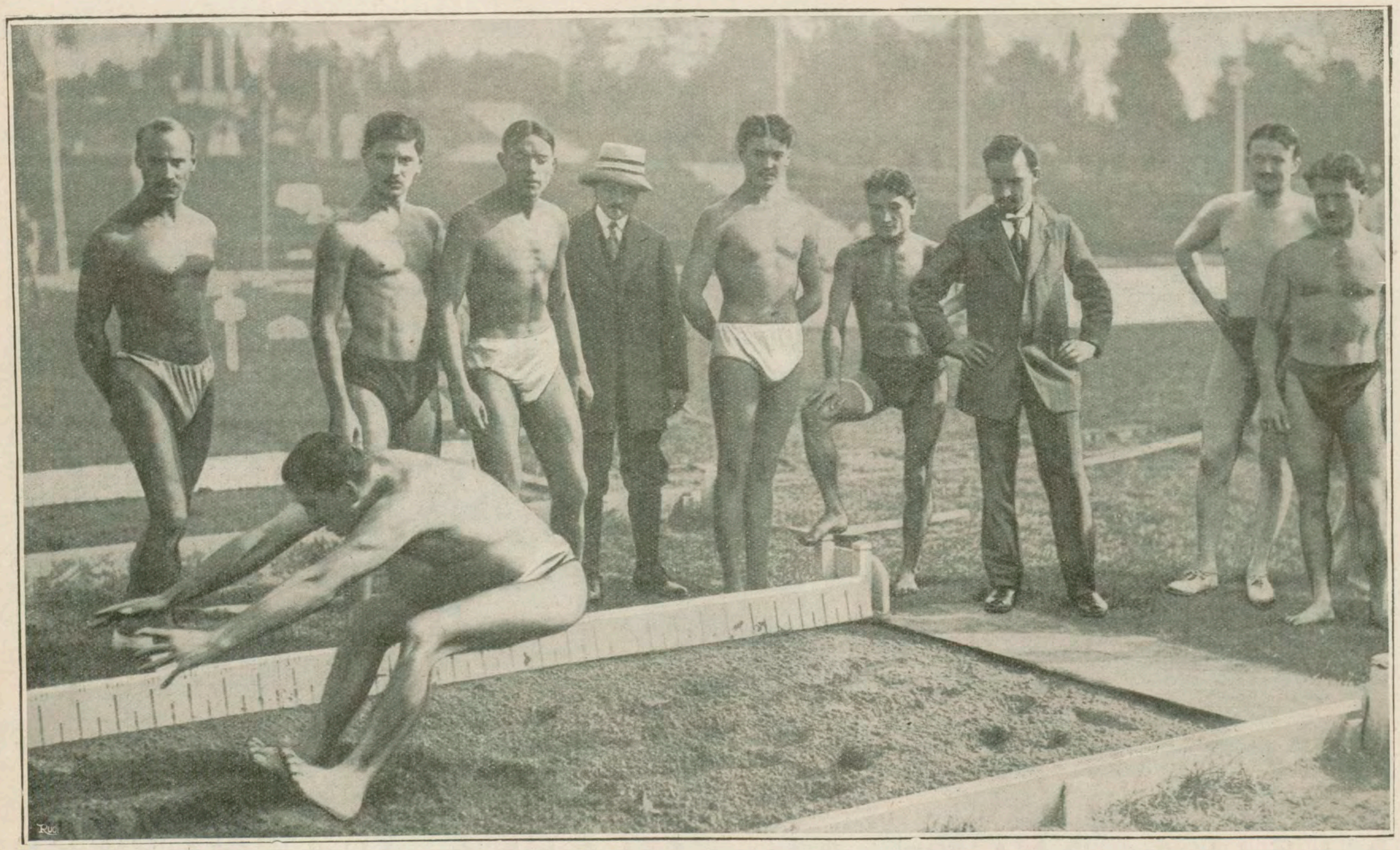
Sous les yeux du lieutenant Hébert, Jean Bouin pratique la lutte libre qui, d'après lui, est excellente pour le travail des muscles.

LES ENFANTS PRATIQUENT LA MÉTHODE NATURELLE

J'étais couché et roulé dans mon péplum, faisant face au soleil dont je goûtais les rayons bienfaisants, lorsque j'aperçus, descendant les gradins du stade, une troupe composée d'une cinquantaine d'enfants de 6 à 13 ans, vêtus d'un slip et pieds nus. Ils marchaient en ligne de section, en bon ordre, mais sans faire preuve de cette rigidité militaire que l'on a toujours reprochée aux gymnastes. Leur allure était aisée, joyeuse, et l'on devinait facilement à leurs visages heureux qu'ils ne se rendaient pas à une corvée imposée.

Sous les ordres d'un moniteur, aussi beau que puissant et qui paraissait un géant parmi des pygmées, les gosses se rangèrent à des postes réglés par avance. Ils allaient exécuter la leçon-type de la méthode naturelle. Un commandement bref, et aussitôt la troupe se divise en quatre groupes suivant l'âge et la taille.

Quatre moniteurs prirent alors



JEAN BOUIN SAUTE EN LONGUEUR SANS ÉLAN

Durant son séjour à Reims, Jean Bouin montrait aux élèves du Collège d'Athlètes la façon dont on doit sauter en longueur, pour obtenir le meilleur rendement.

chacun la direction d'une section, le moniteur-chef surveillant l'ensemble et faisant rectifier les mauvaises positions.

Un commandement et la marche avec rotation des épaules commence ; les mains aux hanches avec recul direct des coudes en arrière succèdent aux mains à la nuque, bras tendus, verticalement, latéralement, ballants, avec recul direct des bras en arrière, dans toutes les différentes positions. Durant quelques instants, les enfants marchent naturellement, puis sur la pointe des pieds avec mouvements correctifs de l'attitude.

Après ces exercices, nous revenons aux marches naturelles, accélérées progressivement et suivies de celles en flexion, en extension et à l'indienne. Puis, nous voici de nouveau à la marche ordinaire à laquelle viennent s'ajouter les mouvements respiratoires et l'application de la série des exercices précédents exécutés en courant.

Les grands bonds, servant à allonger la foulée et à donner de la détente, sont suivis de courses naturelles et d'arrêts effectués en vue des courses de vélocité en avant, en arrière, et latéralement.

Viennent ensuite différents assouplissements, barres de suspension, grimper aux cordes, sautillements dans toutes les positions et pratique complète de la série des sports athlétiques qui se terminent par un tour de piste (300 m.).

Pour la catégorie enfantine, je n'hésite pas un seul instant à me déclarer enthousiaste et partisan convaincu de l'application de la méthode, qui, j'espère, ne tardera pas à être adoptée dans toutes les écoles françaises. Car, en dehors de tous ses avantages techniques, elle possède en plus le mérite d'être née de l'initiative d'un compatriote, venu nous affranchir de notre manie invétérée de copier nos voisins. Je ne passerai pas sous silence les résultats obtenus à Reims. Un examen médical avait révélé chez ces enfants, qui appartiennent tous à l'hospice général de la ville, une proportion de 50 0/0 de rachitiques et de 10 0/0 de tuberculeux. Or, la pratique de cette vie au grand air, combinée avec le sport, permet d'espérer d'ici peu la disparition de ces tares. Du reste, le développement musculaire actuel obtenu par certains de ces enfants fait présager de véritables futurs athlètes.

LA COURSE A PIED

Jean Bouin montrait également aux élèves les foulées qui lui permirent de s'attribuer le record du monde de l'heure.

Quelques minutes seulement venaient de s'écouler, qu'un groupe de petites filles succédait à celui des garçons. Je ne vous détaillerai pas leur travail qui est identique à celui de leurs petits camarades ; on a même constaté chez certaines d'entre elles des performances plus brillantes que celles des premiers. L'entraînement et la pratique de la méthode naturelle était au début presque une terreur, aujourd'hui, un mouvement inverse s'est produit, conséquence du besoin qu'éprouve l'instinct, et la seule punition que l'on puisse infliger à ces enfants est de les menacer de la suppression de la leçon du lendemain.

La durée du cours est de près d'une heure, sans repos ni arrêts. Malgré cela, au bout de quelques séances de travail, les muscles s'habituent très facilement et aucune fatigue n'est ressentie ; j'ai interrogé moi-même divers enfants, principalement les plus faibles, et tous m'ont fait une déclaration favorable. Je suis très heureux de pouvoir adresser toutes mes modestes, mais sincères félicitations au lieutenant Hébert, qui a su convaincre et détruire le puritanisme et le préjugé de certaines gens. En France, l'éducation physique ou sportive de la femme a été négligée jusqu'à ce jour, alors que les pays du Nord se sont efforcés de la développer au plus haut degré ; ils ont compris que la mère, créatrice de l'enfant, a besoin, plus que l'homme encore, de profiter des bienfaits de la culture physique destinée à améliorer la race.

QU'EST-CE QUI CONVIENT DE PRÉFÉRENCE AUX ADULTES ?

La leçon des adultes est également semblable ; la seule différence apportée à son application consiste dans l'établissement d'une fiche qui permet de constater les résultats acquis, depuis l'entrée jusqu'à la sortie du collège ; cette fiche est très utile, car elle crée l'émulation pour l'obtention des points et du brevet d'athlète.

Chez le jeune homme déjà normal, je ne me cacherai pas de déclarer que ce n'est pas la leçon qui donne un résultat, mais surtout l'entraînement complet aux sports athlétiques, complétés par le grimper. Ces sports-là sont certainement supérieurs à toutes les

autres cultures du corps. Du reste, sur ce point, je suis en parfaite communion d'idées avec le lieutenant Hébert ; n'est-ce pas, en effet, ces exercices qui servent de base à la méthode naturelle ?

J'ai voulu me former une opinion en étudiant sur place. pour les lecteurs de la *Vie au Grand Air*, les résultats que laisserait un séjour d'un mois au collège.

Quelques détracteurs avaient écrit, après mon exhibition devant le Président de la République, que j'étais surchargé de muscles, avantageusement ; je répondrai à ceux-là que je préfère être bâti athlétiquement, que de ressembler à certains champions fil de fer. Il est vrai que ces critiques n'hésiteraient pas, si je ressemblais au champion fil de fer, à écrire qu'on ne peut s'expliquer comment j'obtiens un résultat étant aussi mal .....

J'ai commencé au collège à m'entraîner tous les jours, en touchant à tous les sports. J'ai facilement obtenu, au bout de peu de temps, un résultat pour être athlète complet, et si je me suis trouvé courbaturé pendant quelques jours à la suite de différents efforts, auxquels je m'étais laissé aller en raison de mon tempérament, qui oserait affirmer que ce claquage ne se serait pas produit aussi bien sur le terrain du Club Athlétique de la Société Générale, du Racing ou du Stade?

Vous constaterez facilement par le tableau ci-dessous que mon poids n'a du reste jamais beaucoup varié durant mon stage.

Dates	Matin	Soir
24 septembre.	70 k. 990	69 k. 800
25 —	71 k. 230	70 k. 750
26 —	71 k. 300	71 k. 100
27 —	72 k. 400	71 k. 200
29 —	71 k. 500	69 k. 300
30 —	70 k. 400	69 k. 900
1er octobre.	71 k. 300	70 k. 300
2 —	70 k. 800	70 k. 400
3 —	70 k. 250	69 k. 900
7 —	70 k. 800	69 k. 800
9 —	72 k. 100	70 k. 850
12 —	70 k. 950	69 k. 800
13 —	70 k. 200	69 k. 400
14 —	70 k. 600	70 k. 100
24 —	70 k. 750	69 k. 250
25 —	69 k. 650	68 k. 900
26 —	70 k. 500	69 k. 680
29 —	70 k. 350	69 k. 900

Une fois pour toutes, au Collège d'Athlètes, on n'a jamais obligé un champion à pratiquer la méthode Hébert; nos champions n'ont qu'à se livrer à leur sport favori et ceci à leur gré. M. de Polignac l'a bien déclaré : « Il ne nous appartient pas de préparer nos nationaux aux Jeux Olympiques de Berlin, ce soin incombe au Comité national des sports. »

Je suis certain et convaincu que du jour où la méthode Hébert sera appliquée dans les écoles et surtout sur les petits enfants, nous ne tarderons pas à assister au développement et à la régénération de notre race dans un avenir relativement peu éloigné.

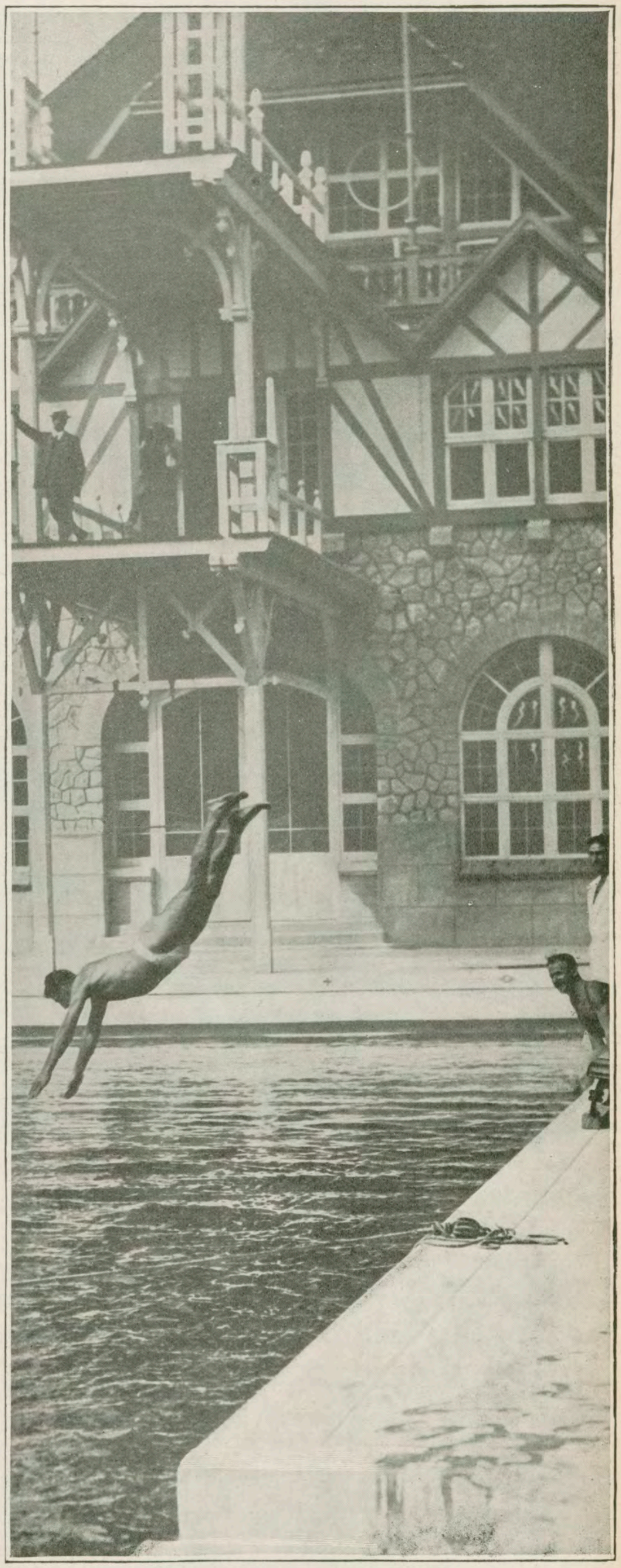
On a cherché et on travaille encore à découvrir des champions pour les prochains Jeux Olympiques. Pour l'instant, je peux m'avancer à déclarer qu'en France, nous ne voyons point de futurs phénomènes à l'horizon, capables de nous représenter avantageusement, alors que tous les autres pays nous habituent depuis quelque temps à nous révéler des athlètes supérieurs.

Cela tient, nous l'avons déjà exposé, à différentes raisons, mais je conserve l'espérance que, dans quelques années, nous pourrons trouver nos cracks parmi l'élite qui aura développé son corps dès l'enfance.

A l'appui de ceci, je citerai un exemple en prenant, comme sujet, le champion parisien, Jacques Keyser.

Lorsqu'il débuta sous les couleurs du Stade Français dans un championnat national de cross-country, couru à Meudon en 1906 et où il se classa dix-septième, Keyser était très faible physiquement et sa cage thoracique insignifiante, en proportion tant de sa taille que de son âge. Si, à la place de clubs ou d'entraîneurs ne recherchant que le résultat purement immédiat, il s'était trouvé au Stade, soit le nombre et la qualité de coureurs suffisants, pour se passer du précieux appui que sa présence apportait dans le classement de l'équipe, soit un manager assez clairvoyant pour lui conseiller d'attendre une ou deux années avant de participer aux grandes compétitions et de mettre à profit cette période pour se préparer physiquement, cela lui aurait certainement permis de gagner quelques centimètres de plus sur les principales et élémentaires mensurations du corps. Jacques Keyser aurait pu alors commencer son entraînement pour les grandes épreuves, et je suis convaincu que l'homme qui m'a si souvent étonné par son courage et par ses ressources invisibles, aurait fait des merveilles avec un corps mieux construit et plus complet.

J'ai constaté au cours de mes différents voyages aux pays scandinaves et en Allemagne, la facilité avec laquelle les dirigeants de ces nations avaient trouvé des lanceurs de disque, de poids, de javelot, des sauteurs dans les quatre sauts classiques et surtout pour celui du saut à la perche (à Stockholm, j'ai vu moi-même plus de cinq hommes passant 3 m. 70, alors qu'en France, depuis le temps éloigné où Gonder franchit 3 m. 74, aucun homme n'a frisé ce record).Cette facilité à nous sortir des champions provient du fait que ces pays ont toujours pratiqué la gymnastique, et c'est dans ce milieu, où physiquement l'on est fort, que l'on est allé puiser l'élément nécessaire pour les Jeux Olympiques.



LE PLONGEON DANS LA PISCINE

Après son entraînement, Jean Bouin allait plonger dans la piscine, quelle que fût l'heure de la journée ; après quoi, il se rendait prendre un bain de soleil.

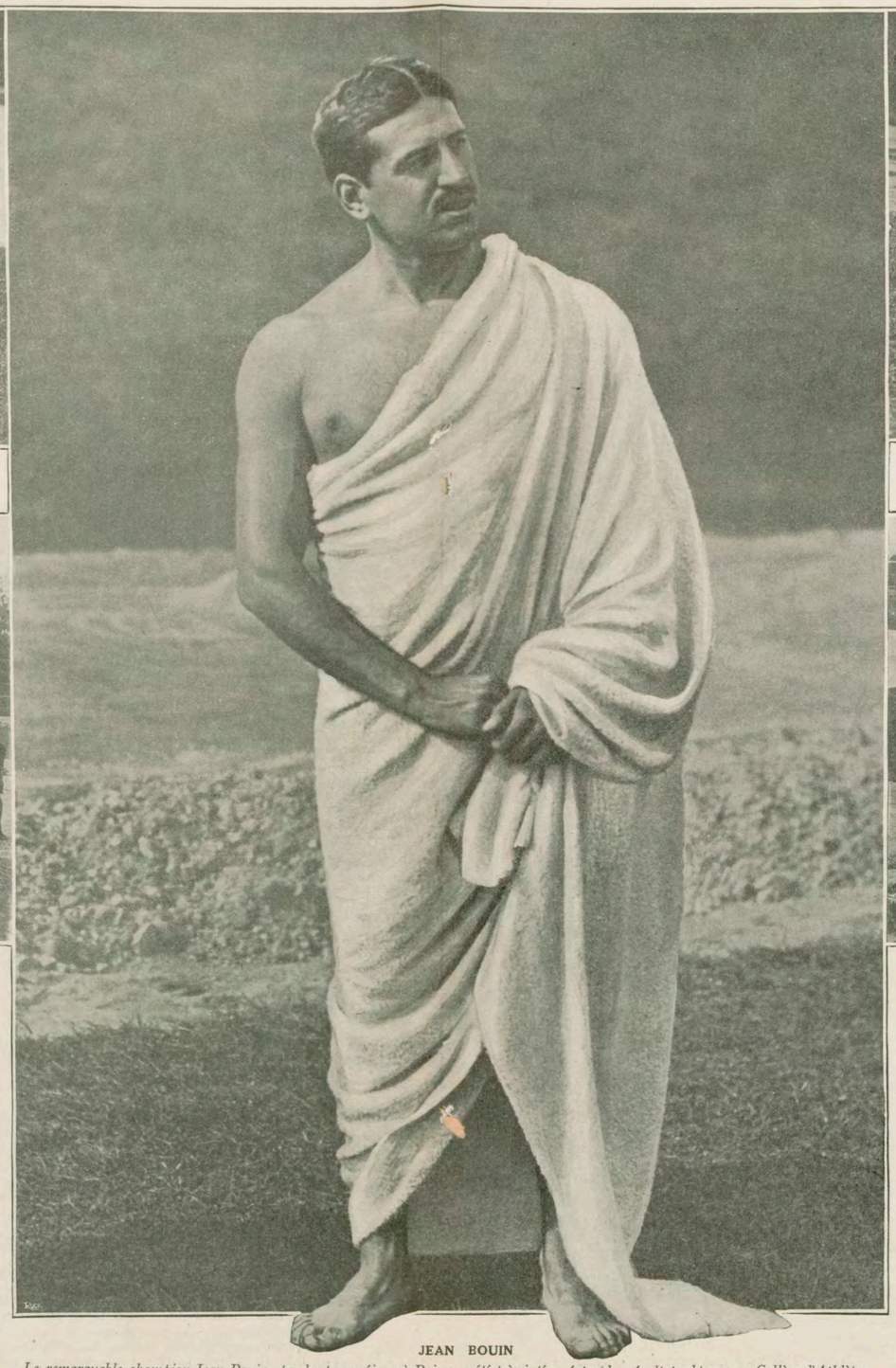
LA VIE AU GRAND AIR

LA REPTATION

Cet exercice d'auto-massage, qu'on a eu le tort de vouloir ériger en sport, est pratiqué depuis longtemps par Bouin, qui l'explique au lieutenant Hébert.

LES HALTÈRES ET LA GUEUSE

Toute la journée, au Collège d'Athlètes, les élèves s'entraînent, comme en s'amusant, à tous les exercices physiques les plus variés.

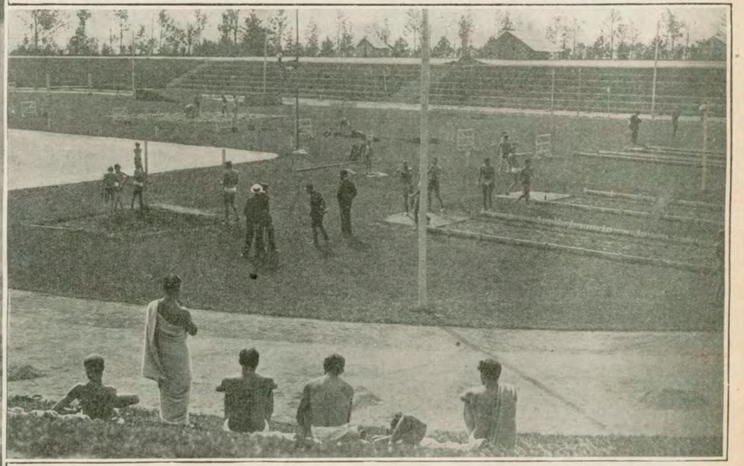


JEAN BOUIN

Le remarquable champion Jean Bouin, pendant son séjour à Reims, a été très intéressé par les résultats obtenus au Collège d'Athlètes.

LES DÉPARTS

Jean Bouin indique aux jeunes élèves la façon dont il faut prendre les départs en course à pied et apprend à courir aux enfants.



LE STADE AU COLLÈGE D'ATHLÈTES

Vue de la vaste piste sur laquelle s'entraînent les élèves du Collège d'Athlètes qui peuvent pratiquer les sports les plus variés.

Je ne dirai jamais que la méthode Hébert est destinée à préparer des champions dans trois mois, cela je n'hésite pas un seul instant à le déclarer faux, mais elle nous en fournira en nous produisant, dans un temps plus ou moins rapproché, des hommes plus forts et plus beaux.

LES CHAMPIONS NE SE FONT PAS EN TROIS MOIS

Si vous me le permettez, nous reprendrons une question qui a déjà fait pas mal jaser. Pourquoi la méthode Hébert ne peut-elle préparer des champions ? Je me fais un véritable plaisir de donner mon opinion, ce dont je me suis abstenu jusqu'à ce jour.

De tout temps, et aujourd'hui plus que jamais, il est reconnu que la spécialisation est le facteur du succès, cela est tout naturel et vous comprendrez facilement vous-même qu'un coureur de 100 mètres qui, sous le prétexte de gagner du souffle, s'entraînerait sur le Marathon, aurait vite fait de détruire toutes ses qualités de sprinter ; inversement, le coureur de fond qui s'imaginerait atteindre les 20 dans l'heure, en effectuant des distances de 300 à 400 mètres à cette allure, ne prolongerait guère longtemps son effort.

Le lieutenant Hébert se plaisait à me déclarer, au cours d'une de nos discussions sur la préparation olympique, qu'il est convaincu, comme moi du reste, que la méthode naturelle ne servira qu'à former des athlètes que l'on spécialisera au moment nécessaire.

Il reste bien entendu que, au Collège, l'on s'occupera tout simplement de renaissance physique ; quant au soin de spécialiser les hommes, ceci est laissé à l'initiative des clubs de l'Union des Sociétés françaises de Sports Athlétiques : « Rendons à César, ce qui... »

Si nous nous plaçons purement au point de vue sportif, je regretterai, comme beaucoup de sportsmen, que l'on n'ait pas songé à employer tout cet argent à la revanche de Stockholm, car c'était bien dans cette idée que le Collège fut créé. Depuis, il est survenu beaucoup de changements dans les premières pensées. Ne le regrettons pas trop, en nous laissant aller, comme certains, à des critiques, car le résultat que l'on obtiendra à Reims, si petit soit-il, sera toujours excellent pour nombre de jeunes gens, qui seront venus goûter aux joies du sport dans un cadre que, seul, le marquis de Polignac a pu établir.

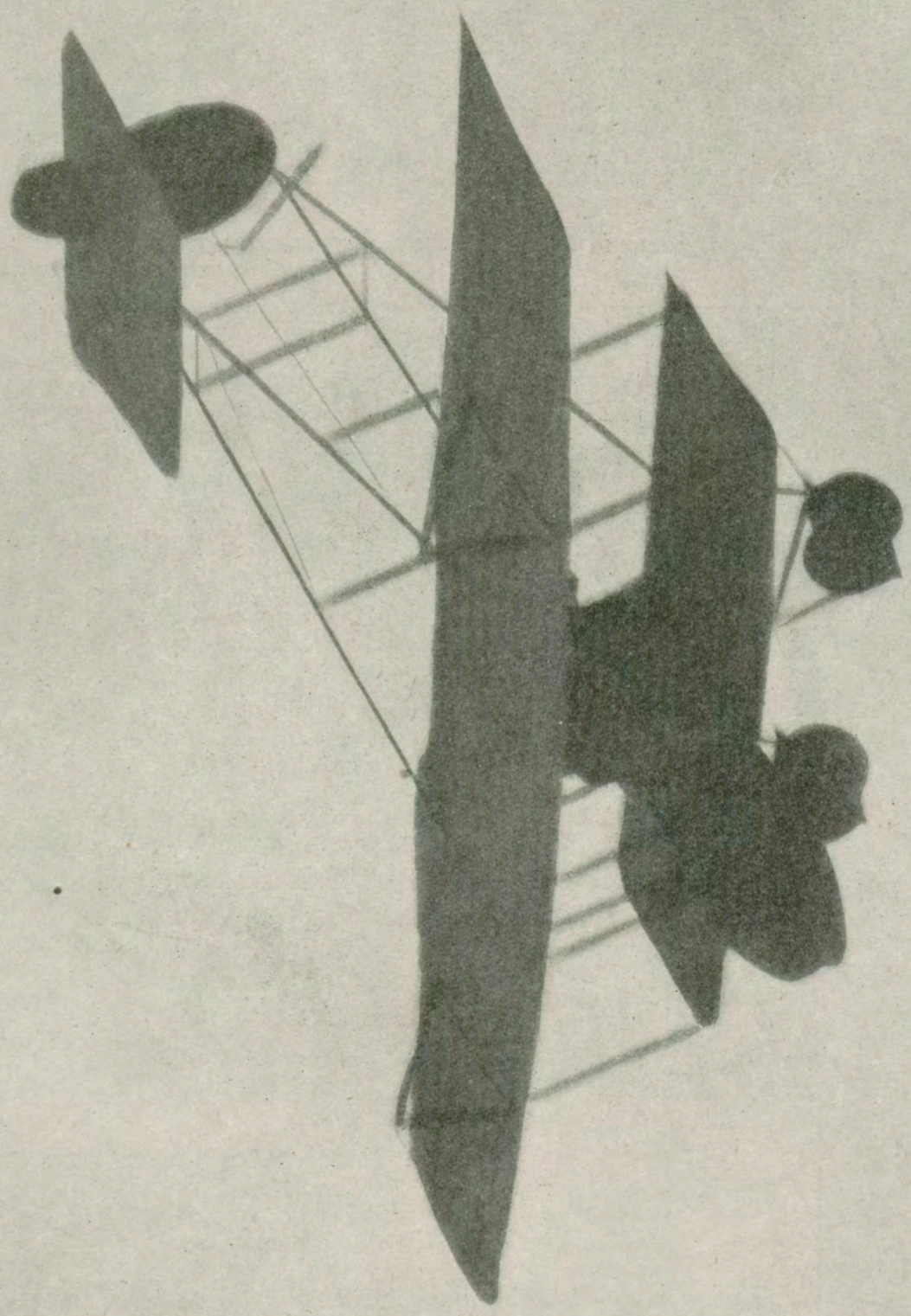
Quand j'écris : « ne le regrettons pas trop », c'est que je suis sûr que la préparation olympique ne doit pas s'étendre à une seule ville, mais elle doit être généralisée dans toute la France et, pour cela, il faut créer des pistes, organiser des meetings et nous assurer également la participation des coureurs étrangers qui, eux, mieux que tout autre, nous enseigneront par leurs démonstrations, l'art de devenir champion.

Si les portes du Collège n'avaient été ouvertes qu'aux champions olympiques, il n'aurait jamais pu fonctionner, car ceux-là, en raison des règlements amateurs ou de par leurs situations, n'auraient pu bénéficier des avantages qu'on leur aurait offerts.

C'est là, une ds magnifiques côtés de notre réglementation, si bizarre et si curieuse, en même temps que si lamentable !

Encourageons le Collège et soyons reconnaissants envers le mécène sportif qu'est le marquis de Polignac, pour la belle et lourde tâche qu'il s'est imposée, alors qu'en France, nombre de riches châtelains comme lui gaspillent ou dilapident leur fortune, dans des plaisirs ne pouvant qu'entraîner la dégénération de notre belle France.

JEAN BOUIN.



MAURICE CHEVILLIARD
M. Chevilliard, le fameux biplaniste qui a conquis la foule par sa maëstria.

UNE DESCENTE DE CHEVILLIARD
Dimanche dernier, à Juvisy, Chevilliard a renouvelé devant le public ses vols prodigieux de grand virtuose de l'air. (Moteur Gnome 80 chx, hélice Chauvière, bougies Oléo.) — *En médaillon, M. Louis Blériot avec l'Anglais Hucks qui « loope » aussi.*

TOUT LE MONDE LA TÊTE EN BAS!

C'est la folie du moment! Mais quelle héroïque folie! Ce qui se portera le plus, la saison prochaine, ce seront les vols la tête en bas. Pégoud fut le premier à le faire en public. Chevilliard qui, depuis dix-huit mois, émerveillait tous ceux qui le voyaient opérer, suivit. Puis ce furent Chanteloup, l'Anglais Hucks et le Français Hanouille. Tous les cinq font l'admiration de ceux qui assistent à leurs prodigieux exploits.

HANOUILLE
Hanouille également vole la tête en bas. (Monoplan Blériot, hélice Chauvière).

LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF (1)

RÉPONSES AUX QUESTIONS POSÉES

AÉROPLANES ET AÉROPLAGES

1° Si l'on parvenait à supprimer le haubannage et le châssis d'atterrissage dans les monoplans, combien pourrait-on réaliser de vitesse? Je connais un moyen très pratique et très simple.

2° Pourriez-vous m'indiquer, par un petit croquis, la position des ailerons dans un virage?

Le fuselage des aéroplanes doit-il être rond de préférence et pointu à son extrémité (extrémité où est placé le moteur)? Donnera-t-il de cette façon moins de résistance à l'avancement?

3° Pourriez-vous m'expliquer les différentes positions que l'on doit faire prendre à la voile d'un aéroplage pour tourner, pour marcher contre le vent?

4° Comment reconnaître le centre de gravité d'un aéroplane et l'endroit exact où doit se mettre le pilote pour que l'appareil ait une marche horizontale dans les airs?

M. BRANCARD,
Amiens.

1° La première question est tout à fait impossible. Comment M. Brancard peut-il demander la vitesse que pourrait atteindre un aéroplane dépourvu de haubannage et de châssis, sans donner d'autres indications?

La vitesse est bien fonction de la simplification des organes extérieurs, dont le nombre et les dimensions augmentent les résistances nuisibles, mais elle est encore fonction de la puissance motrice de la charge enlevée, de la surface portante, de l'incidence, de la forme du fuselage, etc.

La suppression des organes précités augmenterait le rendement global de l'appareil dans une assez forte proportion; c'est tout ce que l'on peut dire.

2° Point n'est besoin de croquis pour indiquer la position des ailerons, ou volets, dans un virage. L'aileron correspondant à l'intérieur du virage (côté sur lequel on vire) est relevé, tandis que celui placé à l'extérieur est baissé. L'angle que chacun d'eux, dans un sens différent, fait avec l'horizontale, est fonction de l'inclinaison de l'aéroplane ou du rayon du virage. Plus le virage est court, plus l'action des ailerons doit être énergique.

3° Evidemment, la section circulaire est préférable, mais M. Brancard se trompe du tout au tout quant à l'endroit où le fuselage doit se terminer en pointe : que le moteur soit placé à l'avant ou non, la pointe doit être à l'extrémité arrière et le gros bout à l'avant. Cela peut sembler bizarre à première vue, mais c'est ainsi; de nombreuses expériences l'ont démontré.

4° Sur un aéroplane, on tourne en braquant la roue ou les roues directrices du côté où l'on veut virer, en même temps que l'on largue l'écoute, en d'autres termes, que l'on lâche de la corde pour que la voile donne moins de prise au vent, si celui-ci est debout ou arrière ; on donne plus de toile au vent s'il souffle vers le côté où l'on veut tourner.

Pour marcher contre le vent, on louvoie, c'est-à-dire que l'on décrit une série de courbes allongées, en orientant la voile à droite et à gauche successivement et en braquant les roues légèrement du côté opposé.

5° Le centre de gravité d'un aéroplane est toujours situé sur une ligne verticale passant par le centre de pression, c'est-à-dire dans l'axe de l'appareil et vers le tiers avant de la voilure. Sa distance au centre de pression est variable suivant que l'aéroplane est à centre confondus ou à centre de gravité surbaissé. (1er cas Blériot, Morane, etc.; 2e cas, Moreau, Hydros Levêque, Denhaut, etc.)

La place du pilote ne peut pas être indiquée comme cela, au petit bonheur, car elle dépend de la répartition des autres poids.

G. BLOT,
Lyon.

LA COURSE DE FOND EST-ELLE DANGEREUSE POUR LA SANTÉ ?

La course de fond pédestre est-elle préjudiciable à un jeune homme de 17 ou 18 ans, notamment au point de vue du cœur et de l'appareil respiratoir ?

L. B,
Dijon.

Comme tout exercice physique nécessitant un effort violent ou prolongé, la course à pied est bonne ou mauvaise selon les aptitudes du sportsman qui la pratique

La course de fond, et surtout celle de grand fond, ne peuvent être pratiqués sans aucun inconvénient qu'à la suite d'un entraînement convenable, progressif, qui permet au cœur et à l'appareil respiratoire de faire leur éducation

Tout jeune homme normalement constitué est apte à la course pédestre de fond, exercice naturel, mais il est évident que des empêchements physiques peuvent interdire à quelques-uns ce qui est relativement facile aux autres.

En course à pied, il y a la manière, c'est-à-dire l'entraînement, et même avec un cœur et des poumons un peu imparfaits, on arrive à jouer gentiment son rôle, sans danger, à la seule et importante condition de suivre un entraînement méthodique.

Naturellement, si l'on se croit atteint d'une imperfection physique, il y a lieu de consulter un docteur : c'est de la prudence élémentaire, et les conseils qu'il donnera ne seront pas superflus pour l'organisation de l'entraînement.

A. D,
Rouen.

UN JEUNE SPORTSMAN

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir publier cette question dans la Vie au Grand Air :

J'ai pour âge, 16 ans et demi.
Pour hauteur, 1 m. 72.
Tour de poitrine, 0 m. 92.
Biceps, 0 m. 31.
Poids, 56 kilogs.
Mes mensurations sont-elles bonnes? Quel gymnastique ou quel sport faut-il suivre?

B. V,
Bucarest.

Les mensurations de notre jeune lecteur sont excellentes en général, car elles indiquent une constitution vigoureusement charpentée.

La moyenne admise pour le tour de poitrine est égale à la moitié de la taille en centimètres, plus 1; ce qui, pour 1 m. 72, donne 0 m. 87. Et ce jeune homme de seize ans a 92 centimètres de périmètre thoracique.

Cependant, le biceps 0 m. 31 et le poids, 56 kilogs, surtout ce dernier, sont un peu faibles.

C'est précisément cette insuffisance, proportionnellement à la taille, qui doit donner une indication quant aux exercices à exécuter.

Tout d'abord, il y aura lieu de ne point se spécialiser, ceci n'est permis qu'à un athlète déjà formé, ayant montré des aptitudes particulières, ce qui n'est point le cas. Avant de se spécialiser, il faut mettre la machine humaine au point, par des exercices faisant travailler toutes ses parties et les méthodes sont nombreuses qui amènent ce résultat. Parmi les meilleures, la méthode Hébert est à indiquer, parce qu'elle se rapproche le plus des conditions normales et qu'elle peut aisément se pratiquer partout.

En tout cas, il conviendra que M. B. V. s'abstienne de tout surmenage. Il devra suivre, même dans la mise en application des exercices physiques purement préparatoires, une progression lente et raisonnable; sinon les résultats seront contraires à ceux recherchés.

Dr JEAN R.
Paris.

POUR UN CHASSIS AUTOMOBILETTE

Je vous serais très obligé de bien vouloir répondre, par votre Petit Dictionnaire Sportif, *à la question suivante:*

« Quel est le système le plus simple, le plus souple, le plus pratique pour une suspension de châssis automobilette? »

R. B. ABONNÉ,
Clermont-Ferrand.

La question posée par notre abonné de Clermont-Ferrand est incomplète. Qu'entend-il par Automobilette ?

Si c'est de la petite voiture construite à Billancourt, du cyclecar Automobilette qu'il s'agit, on ne peut que lui conseiller de s'en tenir au système employé par le constructeur et qui répond aux nécessités inhérentes à la conception même du châssis.

Veut-il parler plus simplement de l'automobilette, ou petite automobile, en général ?

Alors, la réponse doit différer selon le mode de transmission adopté. Cependant, et dans tous les cas où cela est possible, on doit rechercher l'emploi des ressorts longs, dont le rôle dans les virages et en ligne droite présente le maximum de sécurité.

Il existe d'assez nombreux systèmes de suspensions à ressorts à boudin, mais ceux-ci, acceptables à cause de leur simplicité et de leur bas prix de revient, ne peuvent rendre les mêmes services que les précédents.

Que M. R. B. veuille bien compléter et préciser sa question, il pourra lui être répondu de façon plus exacte.

LOUIS FRÉRON,
Neuilly.

POUR TRACER LES COURTS DE TENNIS

Un joueur de tennis voudrait-il nous indiquer le système le plus pratique pour tracer les courts de tennis ?

C. D,
Villefranche.

Les procédés employés pour tracer les courts de tennis sont excessivement nombreux et ne valent que suivant la nature du sol et les moyens à la disposition des traceurs.

Le plus simple et le moins coûteux consiste à employer un vulgaire entonnoir, dont on aplatit l'orifice inférieur pour obtenir un jet mince et large, et que l'on remplit d'un lait de chaux. Il n'y a plus qu'à suivre la ligne tracée par un cordeau tendu, en laissant couler le lait de chaux sur le cordeau lui-même, qui est retiré après l'opération

Le matériel nécessaire se réduit à la plus simple expression : un seau et un entonnoir.

Pour les tennismen voulant un système plus perfectionné, il existe des marqueurs mécaniques, dont le principe est identique, mais qui sont d'un maniement plus facile et surtout plus propre. Le récipient à chaux est monté sur deux roues et peut être traîné. Leur prix varie de 12 à 20 francs.

Enfin, on peut employer les rubans marqueurs, rouges ou blancs, qui se fixent au sol à l'aide de griffes ou de clous.

F. ESTIRAC,
Bayonne.

QUESTIONS NOUVELLES

COMMENT ARRÊTER UN AÉROPLANE

Ayant assisté aux vols foudroyants des concurrents de la Coupe Gordon-Bennet, j'ai été effrayé de leur vitesse à l'atterrissage.

Quels seraient les moyens à employer pour freiner les appareils et réduire cette vitesse ?

LÉON DAUMAS,
Lyon.

DISTINGUE-T-ON LES ARMES DU HAUT D'UN AVION ?

Pourriez-vous poser les questions ci-dessous aux lecteurs compétents de la Vie au Grand Air, *par l'intermédiaire du* Petit Dictionnaire sportif ?

a) *A mille mètres d'altitude (hauteur invulnérable pour les aéroplanes en temps de guerre) distingue-t-on facilement la cavalerie de l'infanterie ?*

b) *Dans une reconnaissance, il ne s'agit pas seulement de voir qu'il y a des troupes ennemies, mais il me paraît qu'il serait plus intéressant de pouvoir en estimer le nombre (même approximativement). Peut-on se rendre compte de cela à cette hauteur ?*

UN ABONNÉ,
Bucarest.

QUESTIONS DIVERSES

Etant un fidèle lecteur de la Vie au Grand Air *je vous demanderai de me répondre aux questions ci-posées :*

1° L'aviateur Pégoud fait en ce moment le looping the loop, pourriez-vous me dire les avantages du vol, l'appareil complètement retourné ?

2° Auriez-vous l'obligeance de me donner quelques détails pour être incorporé dans l'aéronautique militaire en qualité de soldat-aviateur et me dire la meilleure société qui, donnant ses cours, donne et arrive à de bons résultats ?

3° Quelle est la marque d'aviation où Védrines est engagé actuellement ?

4° Enfin, si la marque La Française *de cycles engagera des équipes aux* Six Jours *de Paris et quelles seront-elles ?*

DE MARCELLS,
à Billancourt.

POURQUOI LES MOTEURS CHAUFFENT-ILS ?

Vous voudrez bien avoir l'amabilité de me renseigner au moyen de votre Dictionnaire Sportif *pour ce qui suit :*

Possesseur d'une voiture automobile D. F. P. 10-12 chx, dont je suis très satisfait par sa bonne tenue en route et par sa grande souplesse. Je m'aperçois que, depuis quelque temps, elle chauffe beaucoup. A la suite de quoi ? Pourquoi ? Je n'en sais rien.

Le refroidissement se fait par thermosiphon et ventilateur. Quel serait le remède pour éviter cet inconvénient ?

SIMORRE JOSEPH,
Albi.

Y A-T-IL DES MOTOS A ENGRENAGES ?

Dans ma dernière question, je me suis mal exprimé ; je la renouvelle de façon plus claire, pensant que quelque lecteur de la Vie au Grand Air *aura l'obligeance de me répondre :*

« Peut-on construire et existe-t-il des motocyclettes à transmission par engrenages, cardan et arbres, genre F. N. exceptés ? »

CESARE PIANTANIETA,
Milano.

EXISTE-T-IL DES MOTOS A CARTER PROTÉGEANT LES ORGANES MOTEURS ?

Lecteur assidu de la Vie au Grand Air *et motocyclettiste passionné, je me permets de vous adresser la question suivante : « Existe-t-il des motos dont le moteur soit protégé contre la poussière et les projections de boue? » Il me semble qu'une simple tôle solidement fixée en dessous du cadre de la machine suffirait à empêcher l'encrassement des ressorts de soupape et tiendrait la magnéto au sec. Qu'en pensez-vous ?*

Comte A. LE GRELLE,
Aix-la-Chapelle.

Nous donnerons dans un prochain numéro les réponses à ces questions.

PAUL LAUNAY.

Le Comptoir Général des Freins de Cycles nous communique la lettre suivante :

M. le Directeur du Comptoir Général
des Freins de Cycles Ltd,
19, avenue du Roule, Neuilly-sur-Seine.

Monsieur,

Faisant suite aux différentes correspondances que nous avons échangées et à la visite du mécanicien que vous avez bien voulu m'envoyer, je viens déclarer que, contrairement à ce que j'avais exposé précédemment dans la tribune du journal la *Vie au Grand Air*, les deux freins Touriste qui ont été placés sur ma machine sont en parfait état de fonctionnement, après avoir été mis au point par votre mécanicien.

J'ai utilisé ma machine aussitôt après l'opération et reconnu que le serrage obtenu par ces freins Touriste est absolument excellent et vous prie d'agréer, monsieur, mes bien sincères salutations.

ROBERT REVILLET.

PETITE CORRESPONDANCE

M. JOLY, *hameau de Fontenailles, Mâcon.* — UN FUTUR AVIATEUR, *à Tours.* — Les renseignements que vous nous demandez ne peuvent prendre place dans ce petit dictionnaire, forcément restreint. Adressez-vous à l'Aéronautique-Club de France, 58, rue Jean-Jacques-Rousseau, à Paris.

M. A. BRÉSIL, *Viroflay.* — Vos mensurations sont bonnes. Vous pouvez essayer de la course à pied, mais sagement. Commencez par les petites distances.

M. J. SPINA, *à Constantine.* — Excellentes mensurations, sauf quant au biceps. Faites un peu de culture physique et essayez des mouvements d'assouplissement avec des petits haltères de 3 à 5 kilogs maximum. Quand vous aurez constaté un résultat, vous pourrez tirer sur la barre à sphères. Votre poids est un peu faible, vous en prendrez avec l'âge. Mais ne vous spécialisez pas encore dans un sport.

M. Y. M., *futur boxeur, à Tréguier.* — Mensurations bonnes pour la poitrine, mais un peu faibles quant aux bras et au poids. Voyez réponse ci-dessus. Ajoutez des mouvements de rotation du buste sur la hanche et des flexions en avant et en arrière.

(1) Tous les 15 jours, nos lecteurs trouveront à cette place, les réponses aux questions qu'ils voudront bien nous poser.

AVIS AUX LECTEURS

Nous publions, dans ce numéro, un hors-texte. Nos lecteurs savent que nous en donnons deux par mois. Celui d'aujourd'hui est consacré à Marcel Berthet, le remarquable champion cycliste, détenteur du record de l'heure sans entraîneur, l'un des plus difficiles et des plus glorieux du sport.

NOTRE NUMÉRO DE NOEL

Le numéro de Noël de la *Vie au Grand Air* paraîtra le 13 décembre. Nous pouvons, d'ores et déjà, annoncer à nos lecteurs qu'il dépassera en luxe et en intérêt tous ceux que nous avons publiés jusqu'ici. Nous donnerons, dans un de nos prochains numéros, quelques précisions sur la *Vie au Grand Air-Noël*, qui contiendra, entre autres, de nombreuses études dues aux champions les plus célèbres et aux compétences les plus aimées du public.

Cet album sera complété par de splendides compositions en couleurs, dues aux artistes les plus reputés. Ces illustrations feront revivre à nos lecteurs les plus brillants exploits de l'année 1913.

LA VIE AU GRAND AIR.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

Le Midi bouge!

De même que, comme le dit la chanson, il y a des gens qui se disent Espagnols et qui ne sont pas du tout Espagnols, il y a des Méridionaux de tout poil et de toute origine.

Supposez qu'en football-rugby il y ait un match Nord contre Sud, vous verrez peut-être, parmi les « gensses » du Nord, Cadenat, du Souich, Etchegaray, Fellonneau, Laguarrigue, Lafitte, et autres, dont le nom sent la Garonne, la Gascogne et l'Armagnac. En revanche, le Midi a l'intention de leur imposer Roe, Potter, Haywards et autres fils de la sportive Albion.

Le Nord a l'avantage de compter Paris dans son sein. Et à Paris, fonctionne le Comité de Salut Public. Or, le Comité a déclaré au Midi : Plus d'Anglais désormais, plus de ces Anglais tels qu'on en parle, et qu'on en parle trop. Des Anglais dans un championnat de France!

— Pardon, reprend le Midi. D'où nous est venu l'exemple des Anglais? De Paris. Et de quel pays est celui qui disqualifie ces Anglais, M. Muhr? Il est Américain. Plaisant nationalisme. Dans une équipe de football-association, il y a sept étrangers sur onze joueurs et les champions de France ne furent-ils pas des Suisses? Tout cela, c'est de la basse jalousie. Les clubs du Midi vous gênent. Ils vous battent à chaque rencontre. Vous prenez votre revanche autour du tapis.

Mais prenez garde, le Midi bougera. Il a bougé.

Et c'est grave. D'autant plus qu'il y a dans cette affaire du Championnat de France tant d'étrangers que, sans nul doute, l'affaire sera sérieuse.

WHIPPER.

AUTOMOBILE

Après notre course des 500 mètres

Toute manifestation sportive est utile au progrès.

Nous n'avons pu nous étendre autant que nous l'aurions voulu, la semaine dernière, sur les diverses performances accomplies par les concurrents de notre originale épreuve des 500 mètres, à Achères. La hardiesse et l'habileté des constructeurs a tout d'abord frappé les spectateurs massés au virage ; c'était là que les cinématographes s'étaient placés de préférence, parce que l'on savait que d'aucuns, les Boillot, les Thomas, pour citer les plus célèbres, allaient virer sur place, obligeant leur voiture à obéir docilement à un braquage des roues avant et à un coup de frein savamment combinés.

A côté, toutefois, de ces rois du volant dont il était permis d'escompter les prouesses, certains concurrents, plus humbles sans doute et moins audacieux, méritaient de ne pas être laissés dans l'ombre. Il y avait, ainsi, certains empattements qui, dépassant 3 m. 50, s'opposaient à tout dérapage sur une route de 5 mètres de large ; il fallait, aux conducteurs, faire des changements de marche successifs dont se ressentait forcément la durée totale du parcours. Gaziello, Duray, Latizeau furent dans ce cas, mais leurs moteurs plus puissants permettaient de rétablir l'équilibre en rattrapant sur les lignes droites un peu du temps perdu au virage.

Il y avait aussi ceux qui, comme M. Deveuve, lequel, sur une Ford, s'est classé premier de sa catégorie, n'avaient pas à leur disposition la puissance des grosses voitures, mais par contre bénéficiaient de dispositifs spéciaux réellement utiles en la circonstance. Le système de changement de vitesse dont est munie cette voiture américaine est ainsi conçu qu'il permet, rien qu'à l'aide de deux pédales, d'embrayer, de freiner, de donner la marche avant et la marche arrière. Et c'était vraiment intéressant de voir le conducteur, changer la marche de sa voiture, la balancer littéralement, sans lâcher le volant des mains, sans qu'un mouvement quelconque de son corps permît de supposer qu'il actionnait une commande. Cette particularité de la voiture Ford, un réel avantage en la circonstance, était à signaler ; et ce sont des épreuves du genre de notre course des 500 mètres qui permettent de révéler et d'affirmer ces sortes d'avantages.

Nous avons à noter, également, la petite voiturette Morgan, un cyclecar anglais, qui n'est pas un inconnu pour nous, puisqu'il se classa premier à Amiens, dans le Grand Prix de Picardie et y conquit bravement son brevet d'endurance, de régularité et de vitesse. A Achères, la voiturette Morgan a confirmé ses qualités. Voilà, en effet, un petit véhicule, transportant deux personnes confortablement assises côte à côte, actionné par un moteur minuscule à deux cylindres à ailettes, bien d'aplomb sur ses trois roues, d'une très grande facilité d'évolution du fait même qu'il est tricar, qui se classe à cinq ou six secondes près, à la hauteur des châssis de 40 à 50 chx, qui, comme eux, réalise du 75 kilomètres à l'heure dans les lignes droites, en consommant, par exemple, moins qu'eux. M. Baudeloque qui conduisait cette voiturette à Achères m'a affirmé, en effet, que la consommation est à peine de 5 litres d'essence aux 100 kilomètres. Cela remettrait à un peu plus d'un centime seulement le prix de revient du voyageur-kilomètre, ce qui n'est pas ordinaire, vous en conviendrez.

LE JOCKEY O'NEILL ASSISTE, EN COMPAGNIE DE DURAY, AUX PÉRIPÉTIES DE NOTRE COURSE DES 500 MÈTRES A ACHÈRES.

Et cela prouve une fois de plus que c'est par la recherche de la simplicité dans la construction et dans le dessin des organes que l'on arrivera à toucher et à contenter une clientèle nombreuse, la plus nombreuse, celle qui regarde non seulement à la première mise de fonds que nécessite l'achat d'une automobile, mais aussi à la dépense quotidienne. Il lui faut, à cette clientèle, des véhicules solides et endurants et, néanmoins, assez légers pour n'être pas de gros mangeurs de pneumatiques et ne pas exiger de trop puissants moteurs.

Et c'est dans des épreuves comme celles qu'organise la *Vie au Grand Air*, épreuves fréquentes et sans frais pour le concurrent, que se font les démonstrations publiques, que s'affirment les progrès et que s'établissent les réputations.

C'est pourquoi nous avons décidé que, désormais, notre course de 500 mètres serait classique. Chaque année nous la ferons disputer et nous espérons que les concurrents seront de plus en plus nombreux. Tous ceux qui s'engagèrent l'autre dimanche nous adressèrent de vives félicitations. Ceux qui, venus en spectateurs, n'avaient pas voulu s'inscrire nous exprimèrent leurs regrets. Par conséquent que tous soient rassurés, nous leur donnons rendez-vous pour l'année prochaine, et les remercions d'avance de leur aimable et si précieux concours.

PAUL MEYAN.

Les dimanches sportifs de la "Vie au Grand Air"

Deux nouvelles et prochaines réunions.

Le succès obtenu par nos deux premiers dimanches réservés aux rameurs en Marne et aux automobilistes à Achères, ne peut que nous encourager à continuer la série de nos épreuves sportives.

Nous en avons deux en préparation qui trouveront leur place dans le courant de décembre

Elles seront réservées, l'une aux cyclistes, que nous nous en voudrions de négliger ; l'autre reviendra encore aux automobilistes. Nous en publierons les réglements dans notre prochain numéro.

Nous pouvons, toutefois, dire dès maintenant que les cyclistes auront à disputer une sorte de cross country inter-clubs et que la course se courra par équipes, sous certaines conditions qui en feront une épreuve originale et comme jamais encore il n'en a été couru. Nous l'avons déjà baptisée d'un nom spécial qui la caractérisera ; elle s'appellera la « course des inséparables ».

Quant à l'épreuve automobile, ce sera une course de côte. Fidèles à notre programme, le réglement de cette course aura aussi son originalité que nous ne révélerons que la semaine prochaine, mais qui sera suffisante pour justifier le déplacement.

D'ailleurs, ne sera-ce pas une originalité que de ne faire connaître le nom de la côte que le matin, du jour où la course s'y disputera ? On devine sans doute pourquoi : les municipalités ne veulent pas entendre parler des essais qui précèdent toujours les courses et qui sont, pour les habitants de la localité, infiniment plus dangereux que la course elle-même. En supprimant toute possibilité d'essais, nous obtiendrons les autorisations nécessaires.

P. M.

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 10 AU 17 NOVEMBRE

AVIATION

LUNDI 10 NOVEMBRE. — Mourmelon. — Mme Pallier remporte la Coupe Femina, couvrant 280 kilomètres en 3 h. 40 minutes.

VENDREDI 14 NOVEMBRE. — Vienne. — L'aviateur Marc Bonnier, parti le 10 novembre d'Issy-les-Moulineaux, arrive à Vienne.

DIMANCHE 16 NOVEMBRE. — L'aviateur Chevillard, à Juvisy, effectue la boucle à plusieurs reprises en biplan. Chanteloup, à la fin de la séance, réussit un vol la tête en bas en biplan, A Buc, le Français Hanouille et l'Anglais Hucks font tous deux le looping the loop en monoplan.

CYCLISME

DIMANCHE 16 NOVEMBRE. — Palais des Sports. — *Handicap du quart de mille :* 1. Lorrain (25) ; 2. Chardon (27 m. 50) ; 3 Provoost. (25) ; 4. Martin (20).

Brassard de motocyclettes : 1. Péan ; 2. Moreau.

Prix René Pottier (52 kilomètres, entraîneurs à tandems) : 1. Sérès, en 1 h. 2 m. 33 s. ; 2. Lapize ; 3. Hourlier.

BOXE

SAMEDI 15 NOVEMBRE. — Jeff Smith bat Bernard aux points en 20 rounds.

FOOTBALL RUGBY

DIMANCHE 16 NOVEMBRE. — Colombes : Le Sporting Club Universitaire de France bat le Racing Club de France par 6 points à 3. — Parc des Princes : Le Stade Français bat le Middlesex Hospital par 18 points à 5. — Bordeaux : le Bordeaux-Etudiant Club bat le Sport Athlétique Bordelais par 3 points à 0 et le Stade Bordelais bat l'Union Sportive Libournaise par 16 points à 0. — A Bayonne : L'Aviron Bayonnais bat le Stade Toulousain par 8 points à 0.

DIMANCHE 16 NOVEMBRE — Football-Association — Le Club Français bat le Racing Club par 2 buts à 0. Le Red Star Amical Club bat le cercle des Sports Athlétiques par 4 buts à 2.

HIPPISME

MERCRERI 12 NOVEMBRE. — Maisons-Laffitte. — *Prix Presto* (10.000 francs, 2.400 mètres) : 1. Annibal VII à M. L. Nounez (Gauthier) : 2. Madelon ; 3. Garde à Vous. — P. M. : gag., 47 fr. 50 ; pl. 23 francs, 30 fr. 50.

JEUDI 13 NOVEMBRE. — Auteuil. — *Prix de Vincennes* (haies handicap 10.000 francs) : 1. Manifestant, à M. E. Thiébaux (A. Carter) ; 2. Beau Rivage II ; 3. Remue-Ménage. — P. M. : gag., 180 fr. 50 ; pl., 43 fr. 50, 41 fr. 50, 102 fr. 50.

DIMANCHE 16 NOVEMBRE. — Auteuil. — *Prix Montgomery* (steeple, handicap 40.000 francs, 5.500 mètres) : 1. Ex Abrupto, à M. J. Hennessy (Hawkins) ; 2. Lord Loris ; 3. Prince de Saint-Taurin. P. M. : gag., 68 fr. 50 ; pl. 26 francs, 26 fr. 50, 46 francs.

TIR

VENDREDI 7 NOVEMBRE. — Réunion de la Société, l'*Assaut au pistolet*. Gagnants des poules : Petrocochino, Carteret, Bamette Dr de Sévedavy, vicomte Guy Le Veneur de Tillières, Rumeau, Alcobendas.

Réunion de la Société le *Pistolet*. — Pistolet : MM. Le Goueslier ; d'Argence (2), Rouveyre, Berryer, Vallée, Sangnier (2), Moitessier, MM. de Créqui-Montfort.

Revolver : Moitessier.

VOULEZ-VOUS GAGNER UNE AUTOMOBILE ?

Si oui, prenez part à notre Grand Concours du Champion doté de 20.000 francs de prix.

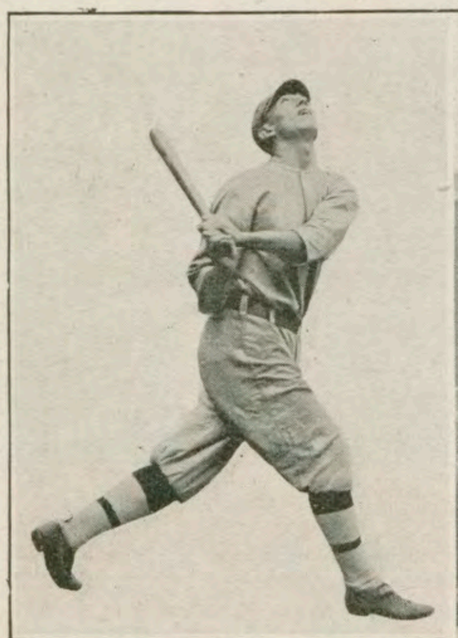
Ce concours, dont le sujet est extrêmement simple, est, rappelons-le, ouvert à tous nos lecteurs. Le premier prix est constitué par une voiture automobile 10-12 chx Doriot-Flandrin-Parant.

Le cinquième bon de ce concours se trouve dans le présent numéro à la page V des feuilles de garde.

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

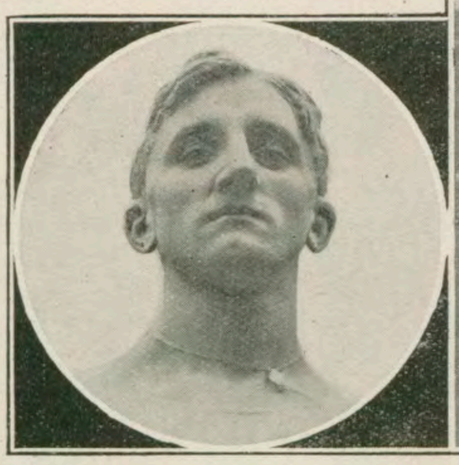
Le Sporting Club Salonnais, une des bonnes équipes de football rugby de province. Ce quinze s'est rencontré avec succès avec les équipes du littoral.

L'équipe première de l'Olympique de Marseille. Dimanche dernier, elle a battu le R. C. U. de Marseille par 7 à 0, dans un match comptant pour le championnat du littoral.



Pendant le championnat de baseball qui vient de se dérouler en Amérique : le baker lance la balle.

Doutremepuich, vainqueur de la Coupe Dubonnet et de la Coupe de la Vie au Grand Air.

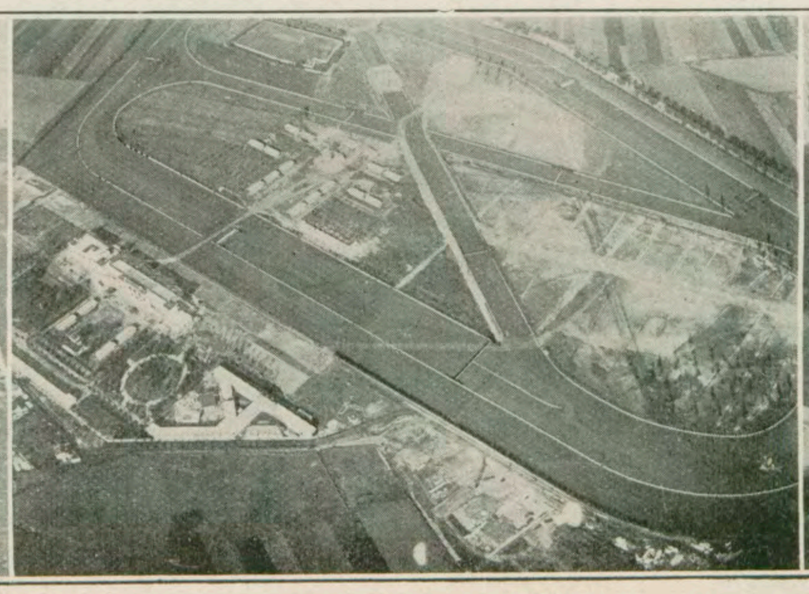


Buckmann, qui a remporté la victoire dans les 100 kilomètres pédestres de Lombardie.

Dimanche dernier, au Parc des Princes, le Stade Français, continuant la série de ses succès, a battu l'équipe du Middlesex Hospital par 15 points à 5. Plus de 4.000 personnes étaient venues assister à cette rencontre internationale.

L'excellent aviateur Marc Bonnier qui, sur son Nieuport, a volé de Paris à Budapest. (Hélice Chauvière.)

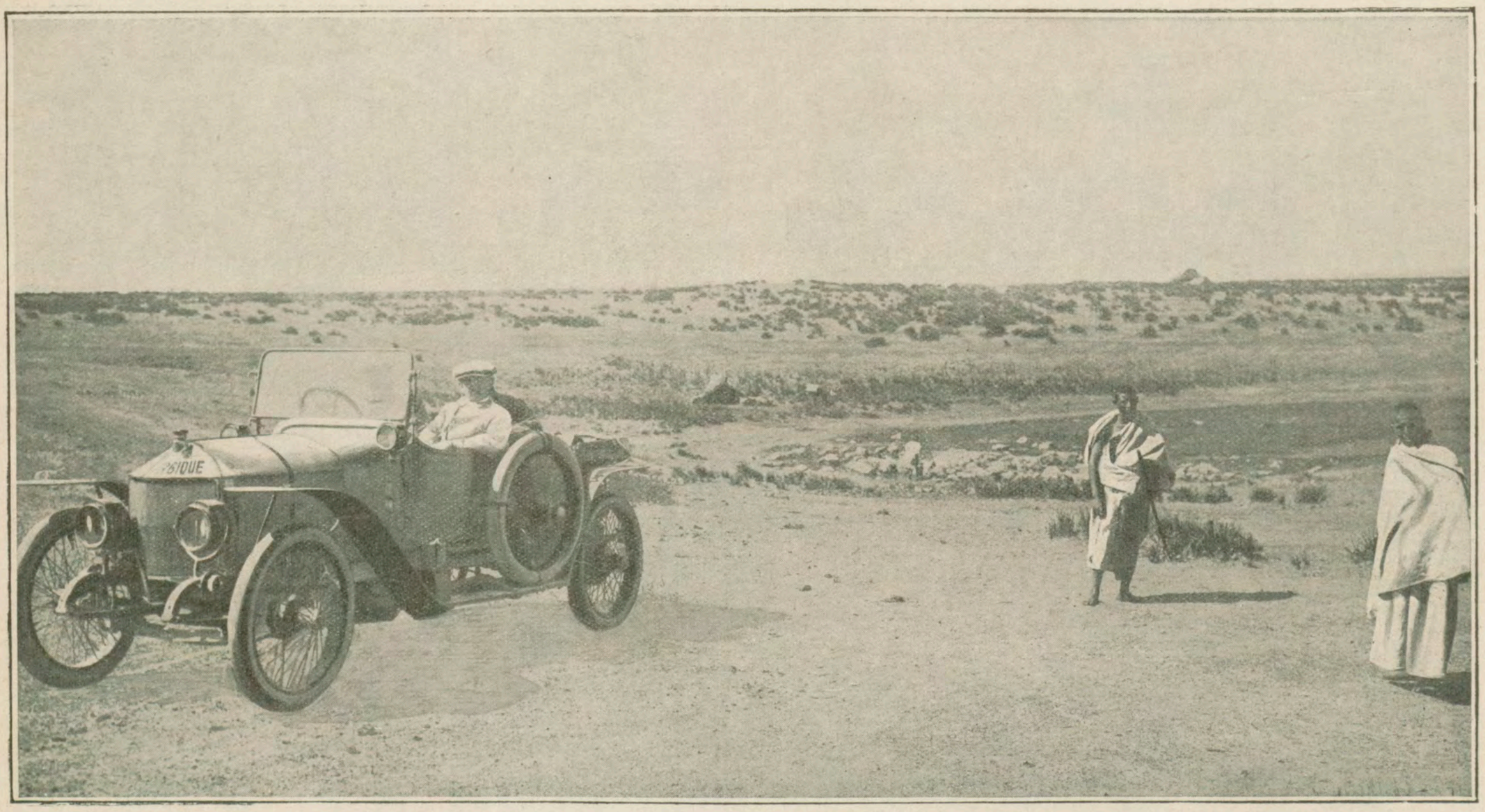
Le match d'Association Red Star - Cercle des Sports Athlétiques, qui s'est disputé le 16 novembre à Saint-Ouen, a été gagné par le Red Star, qui marqua 4 buts contre 2.



Le nouveau champ de courses de la Société Sportive d'Encouragement situé à Saint-Denis-la-Courneuve, sera inauguré l'an prochain. Cette vue a été prise en ballon.

Le Sporting Club Universitaire de France a battu dimanche, à Colombes, le Racing Club de France par 9 points (2 essais et 1 but) à 3 points (1 essai).

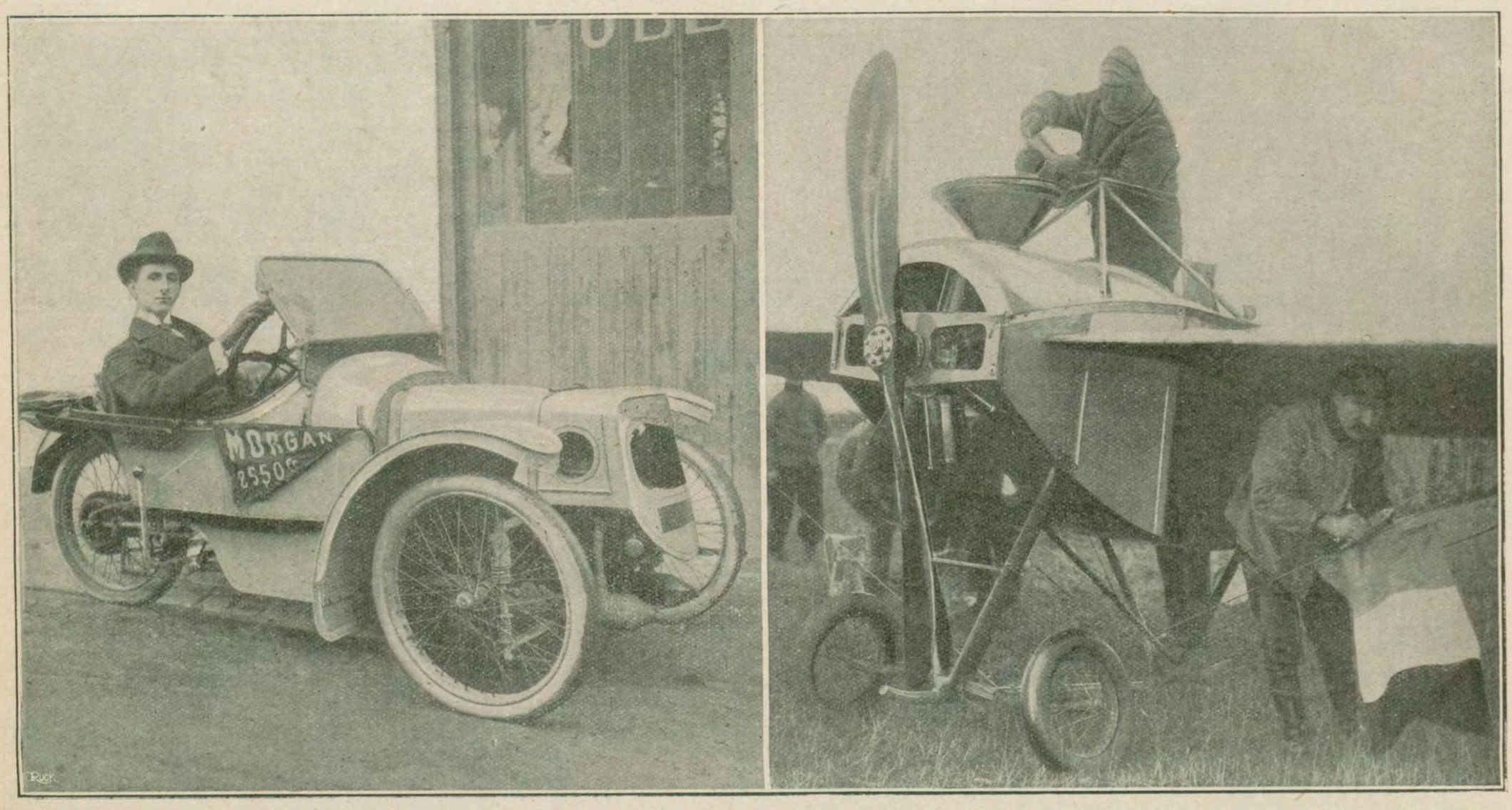
L'AUTOMOBILE AU MAROC



LA « MÉTALLURGIQUE » DE RIVIÈRE PENDANT LE CIRCUIT DU MAROC

La 14-chx « Métallurgique » (80 × 130), pilotée par Paul Rivière, victorieuse du Circuit marocain et gagnant la Coupe du général Lyautey, couvrit 930 kilomètres de pistes marocaines en 17 h. 58 m., soit à une moyenne de 52 kilomètres à l'heure. (Pneus Continental.)

APRÈS LES 500 MÈTRES LA COUPE MICHELIN



LE CYCLECAR MORGAN

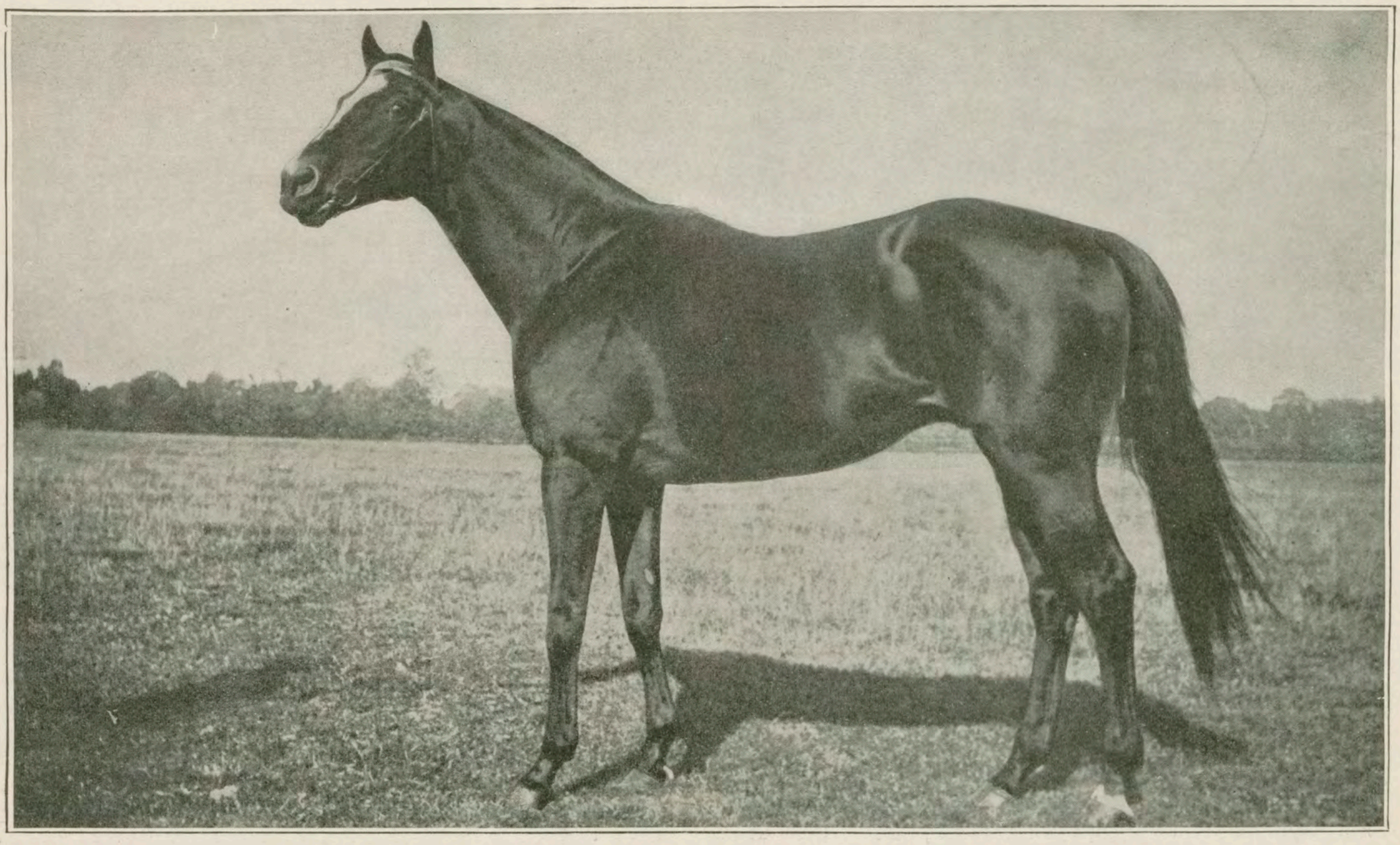
Le cyclecar Morgan qui, on s'en souvient, se classa premier à Amiens à une moyenne de plus de 65 kilomètres à l'heure, a été très remarqué à notre course des 500 mètres. Ce véhicule léger ne consomme que 5 litres d'essence aux 100 kil.

HELEN RAVITAILLE

L'énergique pilote Emmanuel Hélen, malgré le vent et la pluie, continue sa ronde quotidienne sur l'itinéraire Etampes-Cercottes-Etampes. Il couvre chaque jour ses 533 kilomètres, et cela depuis le 22 octobre! (Monoplan Nieuport.)

MARCEL BERTHET

Recordman du monde de l'heure sans entraîneurs. — 43 kilomètres 775.



FLYING FOX (Cliché Delton)

Le fameux étalon de M. Edmond Blanc, Flying Fox, mort prématurément, occupe cette année la première place de la liste des étalons vainqueurs devant Elf.

L'ÉTALON FLYING FOX

PAR RENÉ RIONDET

Par un curieux retour des choses d'ici-bas, voilà que le fameux Flying Fox s'impose de nouveau à l'attention des sportsmen juste au moment où sa renommée, qui fut mondiale, semblait devoir sombrer dans l'oubli.

Après avoir remarquablement brillé sur le champ de courses, après avoir étonné l'univers entier par l'enchère de près d'un million qui le fit entrer au haras de M. Edmond Blanc, après avoir donné, dès ses premières années de monte, une production qui remporta plus de 1.300.000 francs en 1904, et plus de 1.100.000 francs en1905, après avoir vu ses fils les plus valeureux exportés pour des sommes fabuleuses dans les principales contrées du globe, bref après toute cette gloire, il paraissait être sur le point de rentrer définitivement dans l'ombre.

Le principal événement fâcheux qu'il eut à enregistrer fut sa mort, survenue le 21 mars 1911, à l'âge de quinze ans.

En outre, après les années de vaches grasses que nous venons de signaler, les gains de ses produits n'avaient pas cessé d'aller en diminuant : 483.000 francs en 1906 ; 354.000 en 1907 ; 314.000 en 1908 ; 243.000 en 1909. Depuis 1910, ils avait même de la peine à atteindre ou à dépasser les 100.000 francs.

Enfin, dernier coup, le record du prix d'achat devait lui être arraché cette année : au mois de juillet, Prince Palatine fut acquis à l'amiable, par M. J.-B. Joel, pour une somme de 1.181.000 francs, somme qui, d'après les termes de l'arrangement, devait être ramenée au chiffre de 1.050.000 francs à la suite de la défaite de Prince Palatine dans le Godwood Cup.

Mais c'est précisément en cette année 1913, où il vient d'être dépossédé de ce record, que sa production se met en devoir de le ramener à la place qu'il a occupée huit et neuf ans auparavant en tête de la liste des étalons gagnants. Il semble qu'elle veuille ainsi aviver des regrets, qui n'ont pas été suffisamment sincères en 1911, au moment de la mort de Flying Fox.

Nous n'envisagerons pas aujourd'hui la carrière au haras de l'étalon de Jardy ; c'est une étude développée que nous réservons pour plus tard sans grand inconvénient, puisqu'il est pratiquement inutile de rechercher les unions le mieux pouvant lui convenir.

Nous lui paierons notre tribut d'hommages en passant en revue ses performances sur l'hippodrome.

Flying Fox est né en 1896 chez le duc de Westminster par Orme et Vampire, une fille de Galopin.

Sa mère, Vampire, fut vendue 25.000 francs par son éleveur, M. Hodgson, à M. Noël Fenwick. Après avoir gagné une course sous les couleurs de ce dernier, elle fut achetée comme poulinière par le duc de Westminster. Mais lorsqu'elle arriva au haras, elle fit preuve d'un caractère si difficile que son nouveau propriétaire s'efforça d'obtenir l'annulation du marché.

Fort heureusement, il ne put y réussir. Et ce tempérament nerveux, qui avait failli entraîner la réforme de la poulinière, fut la principale raison de son union avec Orme ; Vampire détestait les voyages ; il fut donc décidé qu'on renoncerait à essayer de l'embarquer et qu'on la confierait tout simplement à l'étalon du haras. Mais il fallut ce motif pour aboutir à cette solution : car, on n'aurait pas osé, dans des conditions normales, tenter un inbreeding aussi concentré, Orme étant un petit fils de Galopin et Vampire étant sa fille.

C'est cependant cet accouplement qui produisit, en 1896, Flying Fox.

Celui-ci débuta au mois de juin de sa deuxième année dans les New Stakes à Ascot. Sur la foi d'un essai qui avait pleinement satisfait son entraîneur, M. John Porter, il partit favori et gagna très nettement. Trois semaines plus tard, il remporta les Stockbridge Foal Stakes dans lesquels il ne rencontrait qu'un seul concurrent, No Trumps.

Après ces deux succès, il ne reparut qu'en octobre à Kempton Park, dans les Imperial Produce Stakes, qui étaient à cette époque l'une des plus riches allocations réservées aux deux ans. Il échoua d'une tête contre Saint-Gris, à qui il rendait cinq livres ; les deux rivaux finirent leur course de chaque côté de la piste, et Mornington Cannon, le jockey de Flying Fox, raconta que, croyant avoir nettement l'avantage, il n'avait pas sollicité son cheval comme il aurait pu le faire.

Huit jours après, dans le Middle Park Plate, il fut encore battu, mais cette fois d'une longueur et demie, par le candidat américain, Caïman, monté par le fameux Tod Sloan.

On a prétendu que le vent soufflant en tempête au nez des chevaux avait démontré les avantages de la méthode américaine, dans laquelle le jockey s'abrite derrière l'encolure de sa monture.

Flying Fox possède une carrière de trois ans, que l'on doit classer parmi les plus remarquables.

Il fit sa rentrée dans les Deux Mille Guinées, qu'il remporta dans le plus commun des canters, passant le poteau complètement arrêté, devant Caïman et Strident.

Sa victoire dans le Derby fut tout aussi aisée ; mais il faut noter qu'un fatal accident le débarrassa de son principal adversaire, notre représentant Holocauste. Le jockey de ce dernier, Tod Sloan, a bien prétendu qu'il croyait avoir la course en mains au moment où son cheval s'est brisé le paturon ; mais, comme il restait encore huit cents mètres à parcourir, l'affirmation peut paraître un peu osée, surtout en face d'un adversaire de la classe de Flying Fox.

Celui-ci poursuivit la série de ses succès en s'adjugeant à Newmarket les Princess of Wales' Stakes, à Sandown les Eclipse Stakes, à Doncaster le Saint Leger, et enfin à Newmarket les Jockey Club Stakes.

Le cours de ses triomphes fut interrompu par la mort de son propriétaire, le duc de Westminster. Il passa en vente au début de sa quatrième année et fut, comme nous l'avons dit, importé en France comme étalon par M. Edmond Blanc.

S'il avait continué à courir en Angleterre, il est infiniment probable qu'il aurait battu le record d'Isinglass dont les gains se sont élevés à 1.466.375 fr.

Tel qu'il fut, le bilan de sa carrière peut s'établir ainsi : à deux ans, sur cinq sorties, trois victoires et deux places de second pour un total de 96.875 francs ; — à trois ans, sur six sorties, six victoires pour un total de 635.375 francs. Soit en tout 1.002.250 francs en neuf victoires.

RENÉ RIONDET.

LE PRIX DE VINCENNES (Haie , handicap, 3.500 mètres, 10.000 francs). — Auteuil, 13 novembre. La haie du pavillon.

Canfranc est parti en tête devant La Bégude, Corton II et Agenda. Dans l'allée des fortifications, Canfranc menait toujours le train, tandis que La Bégude rétrogradait. Dans les tournants, Canfranc tombait, entraînant dans sa chute Corton II et Xipharès. Manifestant prenait l'avantage et battait Beau-Rivage II.

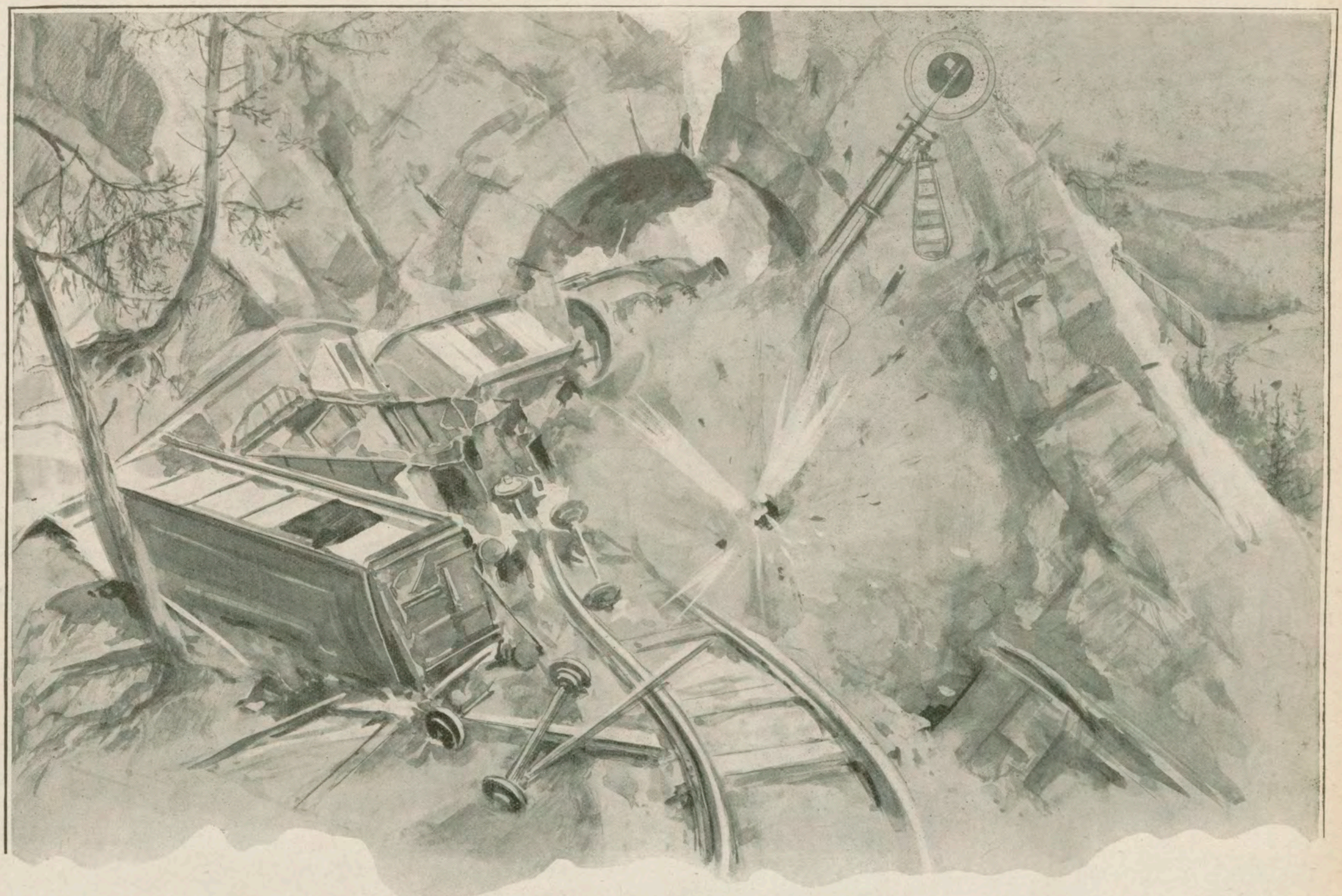
LE PRIX MONTGOMERY (Steeple-chase, handicap, 5.500 mètres, 40.000 francs). — Auteuil, 16 novembre. Le premier saut de la rivière.

Primai et Mon Cauchois ont mené devant Pierre Corneille, Tripot II et Vingt Hanaps; au premier saut de la rivière, Cavero tombait; au second saut, c'était au tour de Pierre Corneille; au huit, Prince de Saint-Taurin, Bull Dog et Ismen étaient en tête; au talus, Sea Lord culbutait. Dans la ligne droite, Prince de Saint-Taurin était attaqué par Ex Abrupto et Lord Loris. Ex Abrupto gagnait le poteau avec une encolure d'avance sur Lord Loris.

LE PRIX MONTGOMERY

Au moment où la saison des courses plates s'achève, celle des courses d'obstacles arrive à son point culminant. Nous n'aurons rien d'ici la fin de l'année, rien de plus important que le Prix Montgomery, qui s'est disputé dimanche à Auteuil. Le Prix La Haye-Jousselin, qui viendra ensuite, a une allocation équivalente, mais pas plus forte. Les deux courses se courent sur la même distance et s'adressent aux mêmes chevaux, c'est-à-dire aux quatre ans et aux vétérans, mais l'analogie s'arrête là. Le Prix La Haye-Jousselin est une course à poids pour âge avec surcharges et décharges. Le Prix Montgomery est un handicap, ce qui veut dire que la société y est plus nombreuse, et aussi plus mêlée. Trop mêlée même, parfois, et tout particulièrement cette année. Le lot qui s'est aligné dimanche était, dans son ensemble, très ordinaire : quelques chevaux d'une certaine valeur, mais rien de remarquable, réserve faite pour le gagnant qui progresse et dont on n'a plus très exactement la mesure. On a constaté avec surprise combien sont dégarnis les rangs de nos steeple-chasers. Disparus, les lauréats de l'année dernière, les Hopper, les Sauveur, les Magicienne, et que reste-t-il de ceux de cet été? Plus d'Ultimatum, de Galafron, de Marteau II, de Ben y Gloé. Il y a bien quelques révélations récentes comme La Canche, Bozkario, Ex Abrupto, qui peuvent, dans une certaine mesure, combler les vides. Mais sur les trois, deux manquaient dimanche à l'appel. La Canche se réserve pour le Prix Richard Hennessy et le Prix La Haye-Jousselin. Bozkario se ressent de sa chute et se trouve pour le moment indisponible. Restait Ex Abrupto. C'était parmi les dix-sept candidats au Prix Montgomery l'un des plus intéressants. Le handicapeur n'avait pas été bien tendre pour lui. Vis-à-vis de Prince de Saint-Taurin, par exemple, qu'il avait battu dans le Prix Aston Blount, il avait été pénalisé d'une vingtaine de livres. L'écart entre eux était, en effet, de dix-neuf la première fois et c'est Ex Abrupto qui en rendait une, dimanche, au cheval de M. Lucas. C'est le triomphe de la forme. Ex Abrupto et La Canche sont un bel exemple de ces transformations complètes que nous constatons de temps à autre. Cet été, il battait de justesse Better, Soulard, Aigle Impérial, grâce à un certain avantage de poids. C'était là sa mesure. On peut apprécier par là la différence. Sa victoire sur Lord Loris a été très nette. Les deux jockeys, Hawkins et A. Carter, ont monté tous les deux à merveille. Nous n'avons pas, à l'heure qu'il est, de plus joli cavalier qu'Hawkins, ni qui ait plus de style, plus d'adresse. Derrière Lord Loris s'est placé Prince de Saint-Taurin, qui aurait été plus dangereux à l'arrivée, sans la perte d'une étrivière. Le cheval de M. Lucas a fait une très belle course, menant résolument depuis la butte jusqu'à la haie finale. Mais est-ce bien la tactique qu'il convenait d'employer avec un cheval qui n'avait pas encore fait ses preuves sur une aussi longue distance?

STUART.



Aux quatre premiers coups, le talus, éventré, s'est écroulé, obstruant l'entrée du tunnel, juste au moment où un train, venant de Landau, débouchait. J'ai eu le temps de voir la machine et les wagons télescopés...

Haut les Ailes![1]

(Carnet de route d'un officier aviateur pendant la guerre de 19..)

PAR MARC GOUVIEUX

RÉSUMÉ DES ARTICLES PRÉCÉDENTS :

Brusquement, sans déclaration de guerre, le 16 août, à 2 heures de l'après-midi, deux Zeppelins allemands ont bombardé Nancy, détruit l'escadrille et les dirigeables.- L'escadrille de Toul, mandée en toute hâte, arrive à 4 h. 30. Le général Servance, commandant le 20e corps, confie au lieutenant Saint-Bris la mission périlleuse de détruire avant le soir plusieurs voies ferrées de l'Alsace-Lorraine.

Saint-Bris vient de finir la destruction de la gare d'Hombourg, dans le Palatinat, quand des canons contre aéroplanes, braqués vers lui, le bombardent.

Les Allemands ont dû mettre en batterie un de leurs canons verticaux contre aéroplanes. Les deux premiers obus sont des obus de repérage pour établir la fourchette.

Gare au troisième !

Mais, déjà, je pare au danger.

D'un mouvement brusque, je fais basculer l'avion, et presque verticalement, plein moteur, je descends de 100 mètres, pour remonter à toute vitesse à 200 mètres, puis descendre de nouveau. Le 307, docile, monte et descend à une allure foudroyante, traçant dans l'espace une série d'S gigantesques, désordonnées en apparence, qui m'amènent de 1.200 à 1.600 mètres. Je fais ainsi deux kilomètres d'une marche sinusoïdale, abracadabrante, tandis que Kaufmann, ahuri, ne comprenant pas, se cramponne aux montants et que les objets du bord dansent une sarabande effrénée.

1.600 mètres à l'altimètre. Coups d'œil à l'arrière... Hombourg est presque invisible dans la brume... Plus de petits nuages menaçants. Ouf ! hors d'affaire ! Nous l'avons encore échappé belle. Et ce pauvre 307, avec ses plans percés comme une écumoire, ses courbes cassées et ses tendeurs détendus, a été merveilleux de rendement et de souplesse.

La méthode est brutale. Mais c'est la seule façon d'échapper aux coups de l'artillerie avant que les pointeurs aient pu repérer leur tir. J'avoue, d'ailleurs, à la louange des artilleurs allemands qu'en deux coups ils avaient resserré rudement leur fourchette. A peine 200 mètres d'écart. Il était temps : au troisième coup, j'étais nettoyé.

Quant à mon mécanicien, il est à peine revenu de son ahurissement.

— Vrai, mon lieutenant, vous m'avez flanqué le trac, pour une fois! J'ai cru que vous deveniez fou !

« Pour une fois »... Ce Kaufmann a vraiment des naïvetés héroïques.

. . . . . .

Rodalhen, 6 h. 50. — Le jour baisse. Mon essence, hélas! aussi.

Deux ou trois ratés isolés, suivis de toute une série, me font sursauter. Le moteur « bafouille », puis repart à peu près correctement.

Kaufmann a bondi au réservoir. Il regarde, il palpe, il jauge...

— Ce n'est rien, mon lieutenant... quelques saletés de chiffons qui ont passé dans le carburateur...

— Combien de litres ?

— Encore 15.

Encore 15 ! Il me faut à tout prix une demi-heure de vol pour exécuter la dernière destruction. Après, la panne peut arriver ! Je m'en moque. Ma mission sera remplie.

Dès que j'ai quitté la gare d'Hombourg, je me suis jeté à nouveau vers le Sud-Est, revenant sur nos pas pour reprendre la ligne de Landau à Deux-Ponts.

Pour la seconde fois, nous la recoupons et suivons son ruban d'acier qui serpente à travers la vallée étroite et sinueuse de l'Est, le long des contreforts boisés du Hardt et des montagnes de Wasgau. A l'avance, j'ai choisi comme point de destruction le tunnel de Rodalhen et Münchwiller, parce que la voie est très encaissée dans cette partie du tracé. J'espère que son obstruction sera facilitée par l'éboulement des talus.

. . . . . .

Ça n'a pas été long. Mes six derniers obus ont fait merveille. La lan-

(1) Voir les nos 788 et suivants.

terne rouge du disque du tunnel de Rodalhen m'a servi merveilleusement de repère de tir. Aux quatre premiers coups, le talus éventré s'est écroulé, obstruant l'entrée du tunnel, juste au moment où un train venant de Landau débouchait.

J'ai eu le temps de voir la machine et les wagons télescopés, et de lancer sur eux ma caisse de grenades incendiaires accompagnée de quelques fléchettes «Ader ».

Ma foi, je préfère qu'ils les reçoivent sur la tête, plutôt que de les laisser à bord de mon avion...

Je crois que le général sera content. La gare d'Hombourg bouleversée ! le tunnel de Rodalhen détruit ! L'avion 307 a fait son devoir. Capitaine Fontvannes et mécaniciens de l'escadrille ME, tombés, il y a quelques heures à Epinal sous les coups des Zeppelins, vous êtes vengés !

Et maintenant, il faut se préparer à mourir, car la panne est là qui nous guette de minute en minute.

Que faire ?

Nous sommes en plein territoire allemand, perdus à 150 kilomètres de la frontière, avec trois litres d'essence pour toutes ressources. Et en dessous, les forêts sombres du Hardt allemand, les prés boisés du Stéphansberg et du Hohe-Litz !

Que faire ?

J'ai une seconde de découragement. Cependant, il faut tâcher d'en sortir.

J'ai remarqué, en passant au-dessus de Bitche, que la forêt de Waldeck, prolongement des montagnes de Wasgau, était moins tourmenté comme relief. J'ai noté dans mon esprit, çà et là, notre atterrissage, quelques éclaircies. Ce co n pour notre atterrissage, peut-être final, m'attire. Et puis nous serons en pleine Alsace ! Je me débrouillerai mieux qu'en Prusse rhénane !

Mon plan est vite fait:

Piquer au sud, viser un bon terrain d'atterrissage, tâcher d'y descendre à la faveur du crépuscule, sans être vu, sans se rompre les os, et, une fois au sol, vendre chèrement sa peau s'il le faut.

Le soleil baisse de plus en plus, mais nous éclaire encore de tous ses rayons. En bas, sur la terre, au contraire, c'est déjà l'ombre de la nuit. La brume légère du soir jette sa tache blanche sur le fond sombre des sapinières. Nous approchons de l'Alsace.

Voici la vallée du Tannen Bach et de la Moder qui descendent vers le Rhin

Voici la Falkensteiner Bach qui traverse la forêt de Waldeck, arrose les villages de Niederbronn, de Wœrth, de Reichshoffen. Kaufmann me dit les noms. C'est toute l'Alsace héroïque et sanglante de 1870 qui défile sous nous.

Voici à nouveau une vieille connaissance. La voie ferrée de Bitche à Haguenau. Les étangs de Waldeck et de Dambrach brillent non loin d'elle, au soleil couchant.

Les ratés augmentent.

Allons, c'est la fin ; il faut se décider et descendre. Je cherche le contact pour couper le courant, quand je songe à une dernière chose importante que j'ai oubliée.

— Vite, Kaufmann, amenez la boîte des pigeons voyageurs. Glissez ces notes.

Je lui donne les notes griffonnées au passage de Sarrebourg, d'Einod et de Bitche.

— Ajoutez sur la dernière: « 7 h. 15. Gare d'Hombourg bombardée. Communications interrompues. Tunnel Rodalhen obstrué. Mission remplie sauf Bitche. Réservoir crevé depuis Bitche. Aurons panne d'essence à 7 h. 20 en Alsace-Saint-Bris. »

— C'est tout, mon lieutenant?

— Ajoutez encore : «Signale conduite mécanicien Kaufmann. Propose pour médaille militaire. Vive la France ! »

. . . . . .

. . . . . .

Rapidement, Kaufmann a introduit les dépêches dans le tube attaché à la patte du pigeon et, penché en dehors de la passerelle du plan inférieur, il lance le pigeon dans l'espace. Je le regarde tomber rapidement en boule, puis, progressivement, ouvrir ses ailes et se rattraper.

Il tourne plusieurs fois au-dessous de nous, traçant de grands cercles; puis, brusquement, il pique droit vers l'ouest, vers Nancy.

« Bonne chance, mon vieux, lui crie Kaufmann, dis le bonjour à la France ... ! »

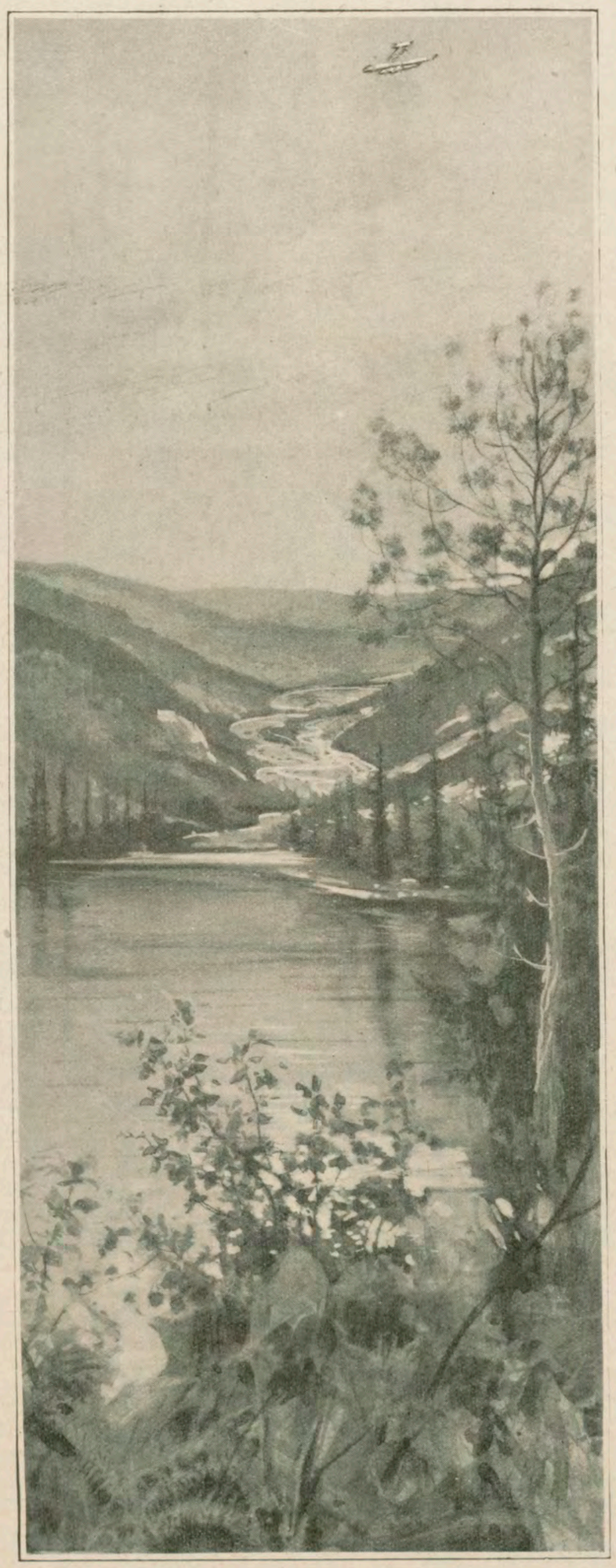
La France, quand la reverrons-nous ?

Un bafouillage général du moteur lui coupe la parole, une série de coups sourds succède aux ratés d'explosions.

C'est la fin — il faut descendre. Descendre où ?

Le cliquet du contact fait entendre, en s'abaissant, son bruit sec.

D'un geste brusque, je bascule l'avion vers le sol, vers le trou d'ombre de la terre allemande, tandis que là-bas, vers l'ouest, dans le couchant sanglant, le pigeon voyageur diminue, imperceptible, emportant notre adieu !



En bas, le point brillant de l'étang de Waldeck m'attire, je pique dessus...

CHAPITRE III

LA PANNE — UNE NUIT EN ALSACE.

Au bruit assourdissant du moteur, aux pétarades des explosions dans les cylindres, avait succédé le grand silence du vol plané, seul troublé par le bruissement harmonieux de l'air sur les ailes.

Et cette descente en plein inconnu, dans l'ombre du soir allemand, a quelque chose d'angoissant...

— Où allons-nous ?

En bas, le point brillant de l'étang de Waldeck m'attire. Je pique dessus. L'atterrissage sera plus doux que sur la tête des sapins qui l'entourent. De 1.600 mètres au sol, la descente est longue, j'en ai pour 5 à 6 minutes. Je la prolonge même, en piquant très peu, de façon à mieux observer le terrain, à laisser le crépuscule envahir la terre et dérober notre chute aux habitants du pays.

800 mètres à l'altimètre. — Je ne puis encore rien distinguer des détails du sol. Je suis trop haut.

Je continue à descendre. 600 mètres, 400 mètres. Ah ! cette fois j'y vois mieux : les détails m'apparaissent plus nets, quoique encore noyés dans le crépuscule. Penché sur le trou noir où brille la plaque d'argent de l'étang de Waldeck, je cherche à voir la configuration exacte du terrain où nous allons nous poser... Et, déjà, les bruits de la terre commencent à monter vers nous. J'entends les aboiements des chiens... Une lanterne sur la voie ferrée allume son œil rouge. Le son d'un clocher, perdu dans les bois de Bærenthal, arrive jusqu'à nous !

Kaufmann, la tête hors du capot, me crie :

— Mon lieutenant, on peut s'en tirer. Prenez l'étang dans sa grande largeur, il y a 50 mètres de terrain de libre sur la rive.

En effet, je distingue vaguement un petit carré de terre entouré de sapinières sombres, grand comme un mouchoir de poche. Je calcule mes spirales de façon à amener l'avion dans le grand axe de l'étang.

Un dernier cercle. Me voici à 20 mètres. Je frôle la cime d'un arbre. Je pique vers le lac en glissant au ras de l'eau. Un instant d'inquiétude. Vais-je tomber dedans ?

Les roseaux froissés par le train d'atterrissage craquent. Je cabre tant que je peux... et le 307 retombe lourdement à trois mètres de la rive. Entraîné par la vitesse acquise, il roule jusqu'aux premières branches de la futaie... Nous sommes sauvés !

Sauvés ! peut-être de la panne, mais pas des Prussiens !

Nous sautons hors du capot, le revolver à la main, l'oreille tendue, prêts à bondir au cri guttural du « Wer da ? » allemand.

Mais rien... Aucun bruit autour de nous....

(Illustrations de Némecek.)

(A suivre.)

MARC GOUVIEUX.

Le Gérant : Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*. — Imp. de Vaugirard, H.-L. MOTTI, dir., 12-13, Impasse Ronsin, Paris.